



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur,  
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

# **Sport truck och dess inverkan på samhället** *- Strategier för lansering*

Sport truck and its impact on society  
*- Strategies for realization*

*Louice Persson*

## **Sport truck och dess inverkan på samhället - Strategier för lansering**

Sport truck and its impact on society - Strategies for realization

Louice Persson

**Handledare:** Anna Peterson, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Bengt Persson, SLU, Institutionen för Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Bitr examinator:** Åsa Bensch, SLU, Institutionen för Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Master Project in Landscape Architecture

**Kurskod:** EX0775

**Program:** Landscape Architecture - Master's Programme

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2016

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Sport truck, fysisk aktivitet, mobilitet, samhällsutmaning, spontanidrott, samhällseffekter, stadsplanering

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

# Förord

Som folkhälsointresserad masterstudent, styrkelyftsatlet och personlig tränare är det få ämnen som väcker så mycket känslor och engagemang hos mig som fysisk aktivitet. I synnerhet hur platser och människor påverkas av rörelse. Det finns många initiativ och projekt i olika skalor som kämpar för mer rörelse och idrott i samhället. Samtidigt är det många människor som ändå inte ägnar sig åt någon typ av fysisk aktivitet. Jag fick äran att tillsammans med en grupp duktiga studenter från olika lärosäten utveckla konceptet Sport truck; en ny ingång till fysisk aktivitet för de människor som inte ägnar sig åt idrott eller annan typ av rörelse. Denna uppsats är en vidare studie på det konceptet som då utvecklades. Jag vill rikta tacksamhet till Openlab och idrottsförvaltningen i Stockholm som gav mig möjligheten att delta i utveckling av konceptet Sport truck, vilket gjorde denna masteruppsats möjlig. Jag vill även tacka projektgruppen; Margaret Berry, Ann Edberg, Jesper Häggman, Petros Kairis, Ylva af Kleen, Nikolas Minas Sachnikas och Anna Söderberg. Ett särskilt tack till Ylva som stöttat mig genom processen med denna uppsats.

Jag vill tacka min handledare Anna Peterson på SLU i Alnarp för vägledning, tålamod och breddning av mitt perspektiv, samt min kontaktperson Magnus Åkesson på Idrottsförvaltningen i Stockholm för stöd, kunskap och nya infallsvinklar.

Ett tack även till Johan Faskunger, Anna Öhman samt de 25 personer jag spontanintervjuat på platser runt om i Hagsätra-Rågsved. Tack för att ni lät er bli intervjuade, samt gav mig ny inspiration och vidare nyfikenhet.



# Sammandrag

Den svenska befolkningen blir allt mer inaktiv vilket ökar förekomst av och risk för allvarliga sjukdomar, såsom hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes och övervikt. Samtidigt pågår ett komplext arbete hos kommuner, myndigheter och innovationsbyråer med att skapa nya ingångar till fysisk aktivitet, för en god folkhälsa.

Problematiken är särskilt utbredd bland den yngre befolkningen. Ungdomar i högstadiet har en tendens att sluta idrotta bland annat för att lägga mer tid på studierna i jakt på höga betyg eller för att deras vänner slutat idrotta. Detta är en komplex situation på så sätt att en negativ spiral uppstår; Ungdomar slutar idrotta för att ge mer tid åt studierna, medan rörelse har en förmåga att öka koncentrationsförmågan och sänka stressnivåerna. Alltså gynnar fortsatt idrottsegagemang ungdomarnas skolarbete. Idrott och aktivitet bidrar även till integration och möten mellan människor.

Under ett projekt våren 2015 utvecklades konceptet 'Sport truck' av Margaret Berry, Ann Edberg, Jesper Häggman, Petros Kairis, Ylva af Kleen, Louice Persson, Nikolas Minas Sachnikas och Anna Söderberg. Det innovativa konceptet skapades för att ge barn och ungdomar en ny ingång till fysisk aktivitet. Konceptet utvecklades med unga tjejer i fokus, hänsyn togs till deras behov, problem, intressen, önsknings och åsikter. Sport trucken kan liknas med en food truck, fast istället för mat kommer fordonet med verktyg och möjlighet till aktivitet och sport till olika platser i staden, på deltagarnas villkor. Konceptet är inte lanserat ännu, utan en konceptuell idé.

Denna uppsats undersöker potentiella samhällseffekter om en Sport truck skulle lanseras, detta görs med området Hagsätra-Rågsved i Stockholm som studieområde. Uppsatsen undersöker i synnerhet effekter på den sociala och fysiska miljön. Genom omvärldsbevakning, intervjuer med sakkunniga samt med Sport truckens målgrupp, och andra berörda, är det tydligt att flera vinster görs, i synnerhet för den sociala miljön. En vidare analys visar att det är överhängande positiva effekter som kan uppnås i samhället genom lansering av en Sport truck. Dock identifieras det även en del negativa effekter. Slutligen författas fyra strategier för att maximera de positiva samhällseffekterna och minimera de negativa samhällseffekterna.

# Abstract

*As the Swedish population is becoming more inactive the risk for serious diseases increase. This problem is especially prevalent among the younger population. Youths tend to stop being active in sports in order to work for good grades or because their friends quit. This is a complex issue because physical activity lower stress levels and increases the ability to concentrate, particularly when combination with outdoor stay. At the same time as the population is becoming more inactive municipalities and authorities are undertaking complex work of creating new entrances to physical activity, in order to create a good public health.*

*The innovation Sport truck was created to give younger people a new entrance to physical activity. The concept was formed by the needs of younger girls. The Sport truck can be linked to the food truck. Instead of food the Sport truck delivers possibilities to do sports in different places in the city, on the participants conditions. The Sport truck is not yet launched, but an conceptual idea. The sport truck will work as a pre-study to this thesis.*

*By studies in the area Hagsätra-Rågsved, Stockholm, the Sport trucks' potential impact on social and urban environments will be identified. Methods that will be used is external environment monitoring, interviews with experts and the target group and a SWOT-analysis. The result shows that a Sport truck would benefit the social environment in particular. An analysis makes it clear that launching Sport truck would make positive impact on society. The analysis also shows several potential negative effects on society. At last four strategies will be presented, these strategies aims to ensure positive impact on society to minimize negative impact.*



# Innehållsförteckning

1.	INTRODUKTION	9	6.	ANALYS	33
1.1	Bakgrund	9	6.1	Möjligheter - Positiva effekter	33
1.2	Definitioner	9	6.2	Hot - Negativa effekter	33
1.3	Mål och syfte	10	6.3	Strategier	34
1.4	Frågeställningar	10	6.3.1	Optimera läge och tillgänglighet	34
			6.3.2	Bli bästis med målgruppen	34
2.	METOD OCH GENOMFÖRANDE	11	6.3.3	Var tillgiven och öppensinnad	34
2.1	Litteraturstudie	11	6.3.4	Satsa högt	35
2.2	Omvärldsbevakning	11			
2.3	Fallstudie som forskningsdesign	11	7.	DISKUSSION	36
2.3.1	Semi-strukturerad intervju	12	7.1	Avslutande diskussion	36
2.3.1.1	Bokade intervjuer med sakkunniga	12	7.2	Metodkritik	39
2.3.1.2	Spontana intervjuer med användare	12	7.3	Slutsatser	40
2.4	Analys - SWOT	12	7.4	Framtida forskning	41
2.5	Avgränsning	13			
			8.	REFERENSER	42
3.	LITTERATURSTUDIE	14	8.1	Tryckta och elektroniska källor	42
3.1	Stadsutvecklingens relation till folkhälsa	14	8.2	Muntliga källor	46
3.1.1	Konsekvenser av inaktivitet och aktivitet	14	8.3	Figurer och bilder	46
3.1.2	Ungdomar och fysisk aktivitet	15			
3.2	Mobilitet i staden	16	9.	BILAGOR	47
3.3	Att planera för fysisk aktivitet	17	9.1	Bilaga 1. Intervjuguide bokade möten	47
3.3.1	Platser för aktivitet	18	9.1.1	Johan Faskunger	47
3.4	Samhällsplanering och medborgardialog	18	9.1.2	Anna Öhman	47
3.4.1	Tactical urbanism och medborgarinvolvering	19	9.2	Bilaga 2. Intervjuguide spontanintervjuer	47
4.	OMVÄRLDSBEVAKNING	20			
4.1	Drive in-idrott	20			
4.2	Move It - ungas organisering	20			
4.3	Alla på snö	21			
4.4	Mobil kulturskola - Angered	21			
5.	FALLSTUDIE	22			
5.1	Förstudie - Sport truck	22			
5.1.1	Processen	22			
5.2	Studieområde: Stockholm Stad	26			
5.3	Fokusområde: Hagsätra-Rågsved	27			
5.4	Intervjuer och samtal	28			
5.4.1	Intervju med sakkunniga	28			
5.4.2	Spontanintervjuer med användare	29			
5.4.2.1	Målgruppen tycker	31			
5.4.2.2	Övriga berörda tycker	31			
5.4.2.3	Gemensamma åsikter	32			





# 1. INTRODUKTION

## 1.1 Bakgrund

Utomhusvistelse i naturen har likt fysisk aktivitet god inverkan på människan och kan ge effekter såsom sänkt blodtryck, minskade stressnivåer samt locka till rörelse. Fysisk aktivitet och utomhusvistelse anses även vara bra för att förebygga allvarliga sjukdomar och i det långa loppet en för tidig död (Boverket, 2013; Faskunger, 2008; Persson & Ödgaard, 2005; WHO, 2015). I takt med det stigande behovet av nya ingångar till fysisk aktivitet ökar befolkningens vilja att påverka sin livsmiljö. Utmaningar för växande städer är komplexa och det är ingen självklarhet hur alla komponenter ska samspela med den urbana livsmiljön. Fysiska arbeten har ersatts av maskiner och långa resvägar till och från arbete och utbildning styr numera rörelsemöjligheterna (Boverket, 2013; Faskunger, 2008). Utrymme och tid för fysisk aktivitet blir därmed begränsad. Diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar är några av många konsekvenser för barn och ungdomar som rör på sig för lite. I en studie gjord på Openlab i Stockholm visade det sig att de vanligaste orsakerna till inaktivitet, bland ungdomar är ökad press i skolan och avsaknad av aktivitetsanläggningar och idrottsföreningar nära skolan eller hemmet (Berry et al, 2015). Det är en stor samhällsutmaning att lösa den komplexa problematiken kring relationen mellan aktivitet, utomhusvistelse och ökad stress och stillasittande, som tenderar att bli en negativ spiral.

Idrottsförvaltningen i Stockholm arbetar för att skapa goda förutsättningar till fysisk aktivitet och gav våren 2015 en utmaning till en grupp mastersstudenter, däribland författaren till denna uppsats, i hopp om att den tvärvetenskapliga gruppen kunde ta fram en lösning på deras utmaning: *Hur ser framtidens idrottsanläggning ut?* (Berry et al, 2015). Utmaningen var formulerad för att allt fler människor är inaktiva och för att ungdomar slutar idrotta i tonåren. Mastersstudenter med olika bakgrund skapade en projektgrupp för att undersöka och besvara utmaningen. Projektgruppen var främst nyfikna på varför ungdomar var inaktiva eller tidigare aktiva slutade med en idrott. Med hjälp av metoden design thinking lärde projektgruppen, inklusive författaren till denna uppsats, känna målgruppen och konceptet Sport truck utvecklades; en mobil idrottsanläggning som

erbjuder flexibilitet, valbarhet och mångfald, något som ungdomarna efterfrågade. Konceptet Sport truck främjar både utomhusvistelse och fysisk aktivitet, vilket gör denna uppsats relevant för en bättre folkhälsa (Berry et al, 2015). För mer information se rapporten *Stockholm in Motion* (2015) av Berry med fler.

Denna uppsats undersöker vilka samhällseffekter som kan uppnås genom implementering av en Sport truck. Detta görs genom att studera det avgränsade området Hagsätra-Rågsved. Detta studieområde betraktas endast som referens med syfte att besvara uppsatsens frågeställningar.

## 1.2 Definitioner

**Sport truck** - En Sport truck är en mobil idrottsanläggning som är flexibel i tid och rum, samt har möjlighet att låna ut material och utrustning till deltagarna. Sport truck erbjuder spontanidrott och aktiviteter utan krav på erfarenhet, dedikering och terminsavgifter (Berry et al, 2015). För mer information se "5.1 Förstudie - Sport truck".

**Folkhälsa** - Folkhälsa är ett brett begrepp som innefattar många faktorer inom hälsa hos befolkningen i ett land, stad eller region. I Stockholms län lyfts bland annat faktorerna cancer, smärta i rörelseapparaten, depression och ångest, demens, självmord och självmordstankar, högt blodtryck, övervikt och fetma, alkoholvanor, fysisk aktivitet och fysiska arbetsvillkor. God folkhälsa innebär låga sjukdomstal och högt välmående hos befolkningen (Backhans et al, 2015).

**Fysisk aktivitet** - Rörelse som beskrivs som vardagsmotion, aktiv transport, lek, fysisk belastning, motion, träning samt motsvarande beskrivningar. Fysisk aktivitet kan ske på varierande vis och olika intensitet, frekvens och duration. Fysisk aktivitet är en faktor inom folkhälsan (Backhans et al, 2015; Folkhälsomyndigheten, u.å.).

**Spontanidrott** - Spontanidrott är fysisk aktivitet i olika former som sker utan föregående schemaläggning. Exempelvis basketspel i kvarteret med kompisar eller deltagande i kravlös organiserad spontanidrott där deltagarna har möjlighet att komma och gå som de vill (Faskunger, 2011).

### 1.3 Mål och syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka vilka positiva och negativa samhällseffekter en Sport truck kan frambringe, det vill säga effekter på den fysiska miljön och på den sociala miljön. Målet är att utveckla strategier för att optimera positiva samhällseffekter samt att minimera negativa samhällseffekter vid lansering av en Sport truck.

### 1.4 Frågeställningar

- Vilka positiva samt negativa samhällseffekter kan en Sport truck ge på den sociala, respektive fysiska miljön?
- Vilka strategier bör tillämpas vid lansering av en Sport truck för att minimera negativa samhällseffekter och maximera positiva samhällseffekter?

## 2. METOD OCH GENOMFÖRANDE

Denna uppsats är en fortsatt studie på förstudien ‘Sport truck’ som gjordes våren 2015. Förstudien är grundstenen i denna uppsats och används således som referens vid sökandet efter svar på uppsatsens frågeställningar.

Inledande görs litteraturstudier, samt en omvärldsbevakning. Därefter görs fallstudie, med förstudien Sport truck som referens. Inom ramen för fallstudien görs semi-strukturerade intervjuer, djupintervjuer med två sakkunniga personer samt spontanintervjuer med 25 personer, potentiell målgrupp och berörda personer till en Sport truck. Nedan beskrivs teorin bakom de olika metoderna samt hur de används i denna uppsats. Kursiv text beskriver hur metoden används i denna uppsats.

### 2.1 Litteraturstudie

Litteraturstudier görs för att inbringa perspektiv och djupkunskap kring uppsatsens syfte. Metoden används även som komplement till det empiriska materialet eftersom behandlat ämne är av komplex och modern karaktär, därav ger övriga metoder begränsat resultat (Erikson Barajas et al, 2013).

*Läsning av materialet görs kvalitativt eftersom det speglar uppsatsens syfte och frågeställning. Vidare analyseras materialet i relation till övrigt resultat. Urval av funnet material görs främst genom uppsatsens sökord. Därefter väljs material baserat på relevant titel, syfte, frågeställning, sammanfattning baserat på denna uppsats syfte och frågeställning. Visst urval sker även efter publikationens utgivare och författare där välkända namn prioriteras. De sökord som används är: fysisk aktivitet, folkhälsa, mobilitet, spontanidrott, aktiv, inaktiv, stadsplanering. Motsvarande sökord på engelska används.*

### 2.2 Omvärldsbevakning

Bevakning av trender och händelser som berör ens organisation eller projekt kan göras genom en så kallad omvärldsbevakning. Denna typ av bevakning följs vanligtvis av en omvärldsanalys. Omvärldsbevakning är en fördelaktig metod om det finns behov av att skapa en gemensam kunskapsgrund inför vidare arbete eller beslut. Syftet med metoden är att införskaffa en bättre förståelse för den egna organisationens läge i nutid och framtid. Den

omvärld som bevakas är främst organisationer och projekt som ens egna inte kan inverka på. Erfarenhet av metoden har visat skapa utrymme för dialog, förberedelse och anpassning inför kommande händelser. Omvärldsbevakning är en särskilt bra metod om framtidens utfall är ovisst samt om studier i ämnet är begränsat eller svårt att tyda. Det finns en risk att resultatet av en omvärldsbevakning blir alltför stort i sin kontext och därför är det av stor vikt att avgränsning görs i materialkriterier och sökord (Sveriges Kommuner och Landsting, 2007).

*I denna uppsats görs omvärldsbevakning för att analysera engagemang och initiativ som med sina egenskaper likar konceptet Sport truck, detta för att införskaffa förståelse och kunskap om eventuella samhällseffekter. Omvärldsbevakningen syftar till att komplettera övrigt empiriskt material, men även den teoretiska bakgrunden. De sökord som används är: mobil, spontanidrott, fysisk aktivitet.*

### 2.3 Fallstudie som forskningsdesign

En fallstudie syftar i synnerhet till “tolkning i kontext”, i regel studeras ett eller ett fåtal objekt i ett flertal aspekter. Fallstudie som metod är särskilt fördelaktigt vid komplexa situationer samt då det finns en mängd variabler som har betydelse för helheten. Metoden tillåter utvecklande av hypoteser och strukturer för framtida forskning, detta för att metoden ger insikter, upplysningar och ökade kunskaper hos läsaren. På grund av detta är fallstudie en metod lämplig för kunskapsområde med begränsad forskning (Denscombe, 2016; Yin, 2007).

Karaktäristiskt för fallstudie som metod är att forskarens primära uppgift är att samla in och analysera olika former av information. Detta kan leda till att perspektiv och slutsatser överdrivs och läsaren blir vilseledd. Det finns även en risk att analys blir ointressant eller felaktigt. Det är viktigt att poängtera att en fallstudie inte nödvändigtvis är en redogörelse för helheten av en situation, en fallstudie kan också skildra en del av en situation. Det är viktigt att en fallstudie resulterar i en analys som är sparsmakad på detaljer, detta för att fallstudien ska vara lättanvänd och möjlig att generalisera (Denscombe, 2016; Yin, 2007).

*Fallstudie används i detta fall dels på grund av att tidigare forskning är begränsad samt för att samhällsutmaningen uppsatsen beaktar är av komplex karaktär. Men även för att den aktuella förstudien blir möjlig att tolka i en konkret och avgränsad kontext. Fallstudien görs i området Hagsätra-Rågsved. Hagsätra-Rågsved väljs som område för fallstudien med tanke på att området är förort till Stockholm som växer snabbast i Europa (Stockholms stad a, 2015), och står således inför stora samhällsutmaningar. Samt för att området har komplexa problem med trygghet, arbetslöshet, begränsade ytor för idrott samt för att stor del av de boende har låg socio-ekonomisk status. Dessa värden anses vara centrala för många av de samhällsproblem som råder i det moderna samhället.*

### 2.3.1 Semi-strukturerad intervju

Med kvalitativ semi-strukturerad intervju är det möjligt att få information som bidrar till förståelse och insikt. Snarare än generaliserbarhet som kvantitativ metod strävar efter. Semi-strukturerade intervjuer baseras förbestämda frågor och möjlighet till följdfrågor. Med hjälp av kvalitativa semi-strukturerade intervjuer kan forskaren samla in unika berättelser och tolkningar, utifrån dess naturliga omgivningar och förutsättningar. I kvalitativ datainsamling är forskaren i regel en del i datainsamlingen och deltar i de miljöer där data samlas in, vilket främjar forskarens förståelse. Vid intervjuer är det särskilt viktigt att forskaren inte styr informanter, det är därför fördelaktigt att forskaren vid intervjuer och datainsamling har vissa ramar att förhålla sig till (Denscombe, 2016).

*I denna uppsats görs två typer av semi-strukturerade intervjuer. Bokade intervjuer med sakkunniga samt spontana intervjuer med målgruppen och andra berörda.*

#### 2.3.1.1 Bokade intervjuer med sakkunniga

*Tidsbestämda intervjuer med sakkunniga görs för att samla in kvalitativ information på ett konkret vis. Informanterna är sakkunniga inom ingång till fysisk aktivitet samt mobil verksamhet. De sakkunniga som intervjuas är Johan Faskunger, forskare i folkhälsa, samt Anna Öhman, projektledare för projektet 'Den rullande bygdegården'. Intervjuerna görs efter en rad förskrivna frågor och utrymme ges för följdfrågor. De förskrivna frågorna syftar att hålla intervjun samlad och fokuserad på ämnet, se bilaga 1.*

#### 2.3.1.2 Spontana intervjuer med användare

*Spontana intervjuer med potentiella Sport truck användare görs för att komplettera information från forskning och sakkunniga med aktuella och platsspecifika åsikter, men främst för att koppla fallstudien till ett konkret område och på så sätt göra det möjligt att formulera strategier. Det görs totalt 25 spontana intervjuer på offentliga platser i fokusområdet Hagsätra-Rågsved sommaren 2016. 12 pojkar, respektive 13 flickor intervjuas. Av de totalt 25 respondenterna är 16 av dessa målgrupp och 9 berörda personer.*

*Målet med de spontana intervjuerna är att nå ett brett spektrum av målgruppen och övriga användare/berörda, det vill säga pojkar samt flickor, aktiva och inaktiva, samt personer med olika bakgrund och personer som på annat sätt kan beröras av en Sport truck. För att nå denna bredd anses alla över 12 år vara lämpliga informanter. Intervjuerna görs utifrån en kort intervjuguide. Intervjuguiden syftar till att samla anonym data om informanten, men även till att alla informanter ska få samma bakgrundsinformation och frågor. Informanterna vid spontanintervjuerna är anonyma, de uppgifter som samlas in är kön, ålder samt aktiv eller inaktiv.*

## 2.4 Analys - SWOT

I strävan efter att fastställa diagnoser på organisationer och företag växte metoden SWOT (Strenght, weaknesses, opportunities, threats) fram. Metoden kartlägger styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Styrkor respektive svagheter skildrar dagens situation, medan möjligheter och hot skildrar framtiden.

Verktyget används historiskt för att vid förändringar ge en överblickbar bild av nuläge och framtid. Metoden har historiskt använts främst vid företagsekonomiska sammanhang för att tidseffektivt analysera potentiella projekt och utfall. Metoden har dock visat sig vara anpassningsbar och nyttig i flera typer av problemformuleringar (Boverket, 2000). SWOT-analys lämpar sig särskilt bra för kvalitativt material, samt för tvärvetenskapliga och komplexa kontexter. Detta för att tillämpning av verktyget görs för situationsberoende ämnen och situationer. Metoden kan således hantera många

faktorer och värderingar utan att begränsa innehållet, detta kan dock vara en svaghet för metoden om användaren ej begränsar det material som analyseras (Gummesson, 1991).

*För att analysera empirin görs inledande en analys inspirerad av den klassiska SWOT-analysen beskriven ovan. Eftersom det idag inte finns någon Sport truck används endast två av de fyra kategorierna av SWOT-analysen; möjligheter och hot. För att minimera de riskerna som finns med analysverktyget används intervjuresultaten som uteslutande material för analysen. Analysen som görs syftar till att skapa konsensus kring uppsatsens frågeställning samt kartlägga underlag för författande av strategier för minimering av negativa samhällseffekter och optimering av positiva samhällseffekter vid en lansering av Sport truck. SWOT-analysen görs genom att möjligheter respektive hot lokaliseras utifrån samtliga intervjuer och omvärldsbevakningen. De positiva perspektiv och aspekter som lokaliseras behandlas som möjligheter; respektive de negativa perspektiv och aspekter behandlas som hot.*

## 2.5 Avgränsning

Denna studie fokuserar i huvudsak på konceptet Sport truck och dess möjliga inverkan på samhället, med Stockholm och Hagsätra-Rågsved som undersökningsområde. Med tanke på att förstudien, det vill säga konceptet Sport truck, är framarbetat genom dialog med användaren kommer detta förhållningssätt att tillämpas i fallstudien. Därav är kvalitativa metoder valda, med tyngd på intervjuer.

- Studien kommer endast begränsat redovisa affärsplan, budget, avtalsmöjligheter och samarbetspartners.
- Avgränsning görs till att fokusera på barn och ungdomar i åldern 11-20 år som bor och verkar i det studerade området.
- Fallstudien är avgränsad till att analysera och diskutera Sport truck och dess påverkan på samhället. Andra koncept och exempel på främjande av fysisk aktivitet och mobila verksamheter behandlas begränsat i en omvärldsbevakning.

## 3. LITTERATURSTUDIE

### 3.1 Stadsutvecklingens relation till folkhälsa

Hur städerna byggs påverkar i hög grad miljö och hälsa, men även livsstil och möjligheter till fysisk aktivitet. För att minska negativ klimatpåverkan och främja ett hållbart leverne anser bland annat Naturskyddsföreningen (2011) att städerna ska förtätas. På 1900-talet växte det fram en gles stad. Det byggdes i stadens då obebyggda perifera område. I och med långa avstånd till innerstad, begränsad service och arbete/skola i närområdet skapades ett bilberoende. Detta bidrog till komplexa trafiksystem med stora vägar och separerade gång- och cykelstråk. Det skapades även en tillväxtmarknad för bil- och bränsleindustri med höga transporthastigheter och god resekörförbehåll. Den här utvecklingen bidrog till att allt fler människor valde att bosätta sig i stadens periferi, nära grönområden och långt från staden, som man då ansåg var stressig och smutsig (Björk et al, 2012; Boverket, 2010; Echenique et al, 2012).

I den stadsförtätning som förespråkas idag ska bland annat avstånd minskas, obebyggd mark, såsom skog och lantbruksmark, bevaras för natur och kulturvärden och utsläpp reduceras (Batty, 2008). Förtätning motiveras även av en stark efterfrågan på det urbana livet, social integration och fotgängarmiljöer för ett hälsosammare liv. I och med förtätning av redan bebyggda områden blir grönområden i en del fall aktuella för exploatering. Detta anses dock i vissa fall nödvändigt i Stockholms län, som förväntas växa med upp till 500 000 personer till år 2030 (Stockholms stad, 2015a). I de fall grönområden bebyggs förordas kompensation för den mark som tas i anspråk, i form av ökad tillgänglighet, adderade upplevelsevärden och rekreationsmöjligheter på annan närliggande plats. Stockholm vill erbjuda en tät blandstad med en levande stadsmiljö där bostäder, arbete, service och kultur finns, men även gator, torg och parker för ökad livskvalitet. I och med förtätning skapas möjligheter till att bevara skogs- och lantbruksmark, flora och fauna samt den biologiska mångfalden, men främst en reduktion av energiförbrukning och användning av privatägda bilar (Olmårs, 2007; Stockholms läns landsting, 2009).

I dagens samhälle är människor stillasittande i större utsträckning än för bara 10 år sedan. Detta beror på bland annat städernas utglesning, bilismens utveckling, stillasittande aktiviteter såsom mediekonsumtion samt barns begränsade frihet och mobilitet. Vuxna tenderar att bli allt mer inaktiva i och med dagens stillasittande arbeten, jämfört med tidigare aktiva arbeten. Även typ av semester och fritid har förändrats. Aktivitetssemester blir allt vanligare samtidigt som många personer väljer lugna och stilla semestrar för att vila upp sig efter mental stress på arbete och i vardagen. Det är i regel endast på fritiden människor har tid att ägna sig åt fysisk aktivitet, vilket ställer höga krav på möjligheter och motivation till rörelse. Det bildas en stor segregation i samhället mellan aktiva och inaktiva människor. Särskilt utsatta för stillasittande är personer med låg socio-ekonomisk status (Faskunger, 2011).

I och med den samhälleliga utvecklingen mot en allt mer stillasittande befolkning ökar risken för ohälsa och sjukdomar, i synnerhet för barn och unga. Cirka 600 000 dödsfall varje år beror på fysisk inaktivitet, som även är en bidragande orsak till fetma, hjärt- och kärlsjukdom, typ 2 diabetes, benskörhet, depression samt högt blodtryck. Däremot har utomhusvistelse och fysisk aktivitet goda effekter på hälsa, livskvalitet och det individuella välbefinnandet. Gällande risk för fetma har den snabbaste riskökningen skett bland barn (Faskunger, 2008; Persson & Ödegaard 2005).

#### 3.1.1 Konsekvenser av inaktivitet och aktivitet

Det är inte bara det enskilda lidandet och människan som drabbas av ökad inaktivitet, utan även samhället. Riksidrottsförbundet uppger att 30 % av de totalt 300 000 personerna som sjukskrivs mer än tre månader varje år har problem med rörelseorganen. Samtidigt är det upp till 700 000 personer varje vecka som söker vård för besvär med muskler och leder. Riksidrottsförbundet menar att majoriteten av dessa bekymmer kunnat förebyggas med fysisk aktivitet, och att pengar inom sjukvården på så sätt besparats. Det är komplext att beräkna den totala samhällskostnaden, dock anges det i en beräkning av WHO

att samhällskostnaden är 7-8 miljarder svenska kronor om hälften av invånarna i en nation på tio miljoner invånare är ohälsosamt inaktiva. År 2003 kostade övervikt och fetma det svenska samhället uppskattningsvis cirka 16 miljarder kronor (Faskunger, 2008; Levine et al, 1994).

Världshälsoorganisationen, WHO, uppskattar att det, världen över, finns 350 miljoner människor drabbade av depression. I slutet på 1900-talet gjordes ett pilotprojekt i Sverige där läkare skrev ut 'Fysisk Aktivitet på Recept' (FaR) mot smärta och övervikt, vilket visade sig ha goda resultat. Idag är FaR vanligt inom sjukvården mot bland annat övervikt och smärta, men också som recept mot depression, diabetes och kärlkramp. Det finns studier som visar att fysisk aktivitet kan förebygga bland annat benskörhet, reumatiska sjukdomar och ryggont, såväl som depression, diabetes och kärlkramp (Lund, 2014). Vid en studie på möss visade det sig att möss med mycket muskulatur kunde hantera stress och obehag i större utsträckning än möss med mindre muskulatur, vilka istället visade ett depressivt beteende. Studien visade på cellnivå att musklerna utsöndrade ett enzym som renar kroppen, likt njuren och levern, från skadliga ämnen. Fysisk aktivitet har således god effekt på hälsan både i förebyggande syfte och som åtgärd för olika åkommor (Agudelo et al, 2014).

2013 gjordes en studie av vetenskapsinstitutet Cochrane för kopplingar mellan muskler och hjärna. Studien resulterade i en summering av hur väl depression kan medicineras med motion. Det visade sig att läkemedel har jämställd effekt med fysisk aktivitet och motion för att lindra symptom vid depression. Detta ger ett FaR stort stöd, i synnerhet med tanke på övriga goda effekter av motion i förhållande till läkemedelsbiverkningar och kostnad. Carl Johan Sundberg, professor vid institutionen för fysiologi och farmakologi vid Karolinska Institutet, menar att det vid FaR är viktigt att motivera patienterna. Sundberg framhåller även att fler satsningar på fysisk aktivitet måste göras, både på recept och i förebyggande syfte (Lund, 2014).

### 3.1.2 Ungdomar och fysisk aktivitet

Att idrott, motion och fysisk aktivitet är viktigt för barn är sedan länge känt och bevisat i en stor mängd studier. Rörelse i olika former främjar bland annat det allmänna välbefinnandet, självförtroende, motorik, inlärnings- och koncentrationsförmåga. Rörelse ger även ökad muskelstyrka, kondition och minskar risken för belastningsskador. Forskning har visat att stillasittande är en av de mest överhängande riskerna till allvarliga sjukdomar hos barn och ungdomar. Konsekvenserna av för lite rörelse är bland annat ökad risk och förekomst av sjukdomar. Hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, cancer, stressrelaterade sjukdomar, högt blodtryck och depression är exempel på konsekvenser av för lite fysisk aktivitet bland ungdomar (Faskunger, 2011; Riksidrottsförbundet, 2009).

Avstånd till aktiviteter och otrygga trafikrum gör yngre barns mobilitet begränsad och beroende av föräldrars möjlighet att följa med till aktiviteter. Ungdomar däremot som på egen hand kan föra sig i trafik och ta sig till aktiviteter har större möjlighet att vara fysiskt aktiva. Trots detta är andelen ungdomar som uppnår rekommenderad dos fysisk aktivitet väldigt låg (Danielsson, 2006). Endast 10 % av svenska 15-åringar rör sig mer än 60 minuter om dagen. 34 % av pojkarna respektive 21 % av flickorna tränar och idrottar minst fyra gånger per vecka, dessutom är klyftan mellan aktiva och inaktiva stor. Den här polariseringen har växt i och med en ökning av mediekonsumtion och andra stillasittande aktiviteter, vilket är särskilt förekommande i områden med låg socio-ekonomisk status (Faskunger, 2011).

Förutom goda förutsättningar och möjligheter till fysisk aktivitet är det viktigt att utövarna är motiverade. Ordet "motivation" betyder att röra sig och kommer från det latinska ordet "movere" (Stensmo, 1997). Enligt Stensmo (1997) är motivation de processer som triggar människan till rörelse. Vanligen handlar motivation om att röra sig mot ett mål, för att åstadkomma något eller för att undvika något. För att motivation ska fungera är det viktigt att individen själv äger målet samt att målet är välformulerat och tydligt. Stensmo (1997) som studerat ledarskap i klassrummet framhåller att balans mellan ansträngning och åstadkomna mål är viktigt för självkänslan och därmed

motivationen. Gällande barns motivation antyder Dysthe (2003) att nya lärdomar såväl som oväntade och spännande resultat ökar viljan att prestera. I en intervjubaserad studie berättade lärare i ämnet idrott och hälsa att motivation och mod är avgörande för om deras elever idrottar eller inte.

Studien visar att flertalet elever är rädda för att misslyckas och avstår därför från idrott. De elever som däremot fått extraundervisning och beröm för sina prestationer törs delta på idrottslektionerna vid ett senare tillfälle. Vikt av anpassning till elevgruppens mål och förväntningar samt skicklighetsnivå är genomgående i intervjustavaren (Berglund & Sjödin, 2004).

Det finns skillnad mellan pojkar och flickor i nyttjandet av platser för idrott. I en forskningsrapport från Stockholms idrottsförvaltning och Stockholms Universitet uppges att könsfördelningen i Stockholm, för aktivitet på planlagda spontanidrottsytor, är 26 % flickor/kvinnor respektive 74 % pojkar/män. I åldern 7-19 år är motsvarande statistik 20 % för flickor/kvinnor och 80 % för pojkar/män. Denna åldersgrupp är, av Stockholms Stad, prioriterad för de planlagda spontanidrottsplatserna (Blomdahl et al, 2012).

### 3.2 Mobilitet i staden

Ett flertal forskare menar att möjligheter till aktiviteter behöver finnas i närheten för att de ska utföras. Grahn (1986) och Gehl (2010) menar att korta avstånd är en källa till motivation i sig. Människan tenderar att främst ägna sig åt aktiviteter som finns nära hemmet och skolan/arbetsplatsen. Däremot kan en lång sträcka uppfattas kortare om färdvägen är attraktiv eller om aktiviteten är unik och intresseväckande (Gehl, 2010; Grahn, 1986). Austin (1994) menar att människor spenderar majoriteten av sin tid i närhet av sin bostad, skola och arbetsplats. Genom mobilitet kan kundnätet för verksamheterna öka samtidigt som tillgänglighet och valbarhet skapas för konsumenterna (Austin, 1994).

Det är ständig konkurrens om plats i staden för olika intressen när det gäller exploatering och stadsplanering men även finansiering och framtidsvisioner. Mobila verksamheter såsom food trucks har låga startkostnader, har möjlighet att erbjuda specialiserade varor och tjänster,

bidrar till livlighet och trygghet i områden och kan öka aktivitet samt försäljning i och med att avstånden blir kortare då verksamheten kommer till konsumenten (Norman et al, 2011). Food truckindustrin kan te sig på många vis och i olika skalor. I San Francisco finns det exempelvis särskilda departement som fokuserar på bland annat försäljnings- och parkeringstillstånd för food trucks, likväl finns det utarbetade regleringar och bötesystem (Weber, 2012).

USA är ett land välförsett med exempel på mobil försäljning, Norman et al (2011) menar att gatuförsäljning länge varit en viktig del av det urbana landskapet. Genom studier av mobila verksamheter, dess framgångar, motgångar samt reglering menar Norman et al (2011) att gatuförsäljning bör uppmuntras eftersom det skapar affärsmöjligheter för personer med låg socio-ekonomisk status, arbetstillfällen för drivna personer utan utbildning, framgångar för entreprenörer och tryggare och livligare gator. För att detta ska uppnås dock måste regler och lagar som håller tillbaka gatuförsäljningen anpassas. Bland annat är det av stor vikt att fokusera på moderna och framåtblickande strategier som möjliggör frihandel (Norman et al, 2011).

Platser som är folktomma uppfattas ofta som otrygga, Jane Jacobs (1992) menar att tryggheten ökar med antal ögon på gatan. Desto mer mänsklig närvaro desto säkrare platser. Exempel på detta är bland annat Joseph Lesters' verksamhetsengagemang i ett kriminellt, drogtätt och otryggt kvarter där butiker och verksamheter tvingades stänga ner. Verksamheterna blev hotade, rånade och vandaliserade, även kollektivtrafiken var begränsad på grund av att busschaufförer inte tordes köra in i området. Behovet av dagliga förnödenheter i området blev stort i takt med att läget förvärrades. Lester startade en mobil butik som sålde dagligvaror såsom hygienartiklar, konserverad mat och godis. När Lester och den mobila butiken etablerade sig och kommunicerade i området ökade tryggheten, dels tack vare att de boende fick en anledning att ta sig ut på gatorna igen. De främsta fördelarna med en mobil butik i denna typ av område är att risk för rån och vandalisering sjunker eftersom den sociala närvaron blir högre, och att butiken kan anpassa sin position efter efterfrågan och situation (Jones 1988). Även food trucks har



visat sig öka livskvaliteten bland boende genom att erbjuda något som inte finns tillgängligt i områdets stationära utbud. Livskvaliteten har i synnerhet ökat i områden där det inte finns någon livsmedelsbutik i närheten (Morales & Kettles, 2009).

Ett exempel på mobil verksamhet i Sverige är biblioteksbussen, verksamheten finns i många av Sveriges kommuner idag och är ett rullande bibliotek där allmänheten kan låna böcker från kommunens folkbibliotek. Grundtanken med biblioteksbussen i modern tid är att öka tillgängligheten på låneböcker, i synnerhet för boende på landsbygden, samt att öka läsandet. Flertalet biblioteksbussar är utrustade med lift för rörelsehindrade personer. Det är vanligt att biblioteksbussen kör efter en turlista till bostadsområden, landsbygden samt evenemang, stadsfester, skolor och offentliga platser. Malmös bokbuss erbjuder mer än böcker, de erbjuder även aktiviteter såsom filmvisning och utomhusaktiviteter (Norrtälje kommun, u.å.; Malmö Stad, u.å.; Hellekant, 2010; Wikipedia, 2015).

I *The food truck handbook* (Weber, 2012) presenteras en rad intervjuer gjorda med food truck-ägare. En återkommande fråga i intervjuerna söker svar på de bästa och sämsta kvalitéerna med gatuförsäljning. Majoriteten av informanterna hävdar att de positiva kvalitéerna överväger. Dessa är, bland fler, möjligheten att få vara utomhus och på flera olika platser, samt att få träffa många människor. Mångfald och variation lyfts såväl som interaktion, relation samt att det är roligt. Återkommande negativ kvalité är att permanenta verksamheter ser ner på dem (Weber, 2012).

### 3.3 Att planera för fysisk aktivitet

Folkhälsomyndigheten i Sverige menar att fysisk aktivitet effektivt förbättrar människans allmäntillstånd, i synnerhet för att biverkningar av inaktivitet minskas avsevärt (Folkhälsomyndigheten, u.å.a). Detta är något som även Den regionala kommittén för Europa och Världshälsoorganisationen (WHO) är överens om. År 2015 publicerade WHO Europa Regionen ett strategiprogram för ökning av fysisk aktivitet och folkhälsa. Den gemensamma visionen för Europa Regionen är att människorna ska få friskare och längre liv med möjlighet till regelbunden fysisk aktivitet. Uppdragen är således att motivera till

fysisk aktivitet, reducera dåliga vanor, erbjuda platser och anläggningar för fysisk aktivitet, erbjuda rörelsemöjlighet för alla människor oavsett kultur, kön, ålder och förutsättningar, samt att ta bort barriärer till och från anläggningar för fysisk aktivitet (WHO, 2015).

I ett samarbetsprojekt, mellan statens folkhälsoinstitut, Sveriges länsstyrelser, Sveriges kommuner och landsting samt Boverket, "Planera för rörelse!" framhävs den fysiska planeringen som en möjlighet till att skapa goda förutsättningar för rörelse. Den fysiska planeringens olika nivåer som nämns är regionalplanering, översiktsplanering, detaljplanering/områdesplanering samt bygglov (Boverket, 2013). För att på en nationell skala i planering för rörelse menar Boverket (2013) att de möjligheter som finns inom Plan- och bygglagen (PBL) ska användas, men även att stor vikt bör läggas vid folkhälsopolitiken. De möjligheter som främst bör användas inom PBL är förutsättningar för en god livsmiljö, konsekvensbedömningar samt involvera fysisk aktivitet och folkhälsa i planeringsunderlag. Boverket framhäver vikten av att skapa en stad där vardaglig rörelse är naturligt, alltså att transportera sig till fots eller med cykel, men även att skapa naturliga lekmöjligheter för barn i parker och på skolgårdar samt friytor för spontanidrott. Boverket (2013) likt Faskunger (2011) framhåller att möjligheterna till fysisk aktivitet bland annat bör vara varierande och inbjudande för att människor ska motionera, men även anpassade till olika grupper i samhället.

För att skapa attraktiva platser för fysisk aktivitet menar Faskunger (2011) att den faktiska användaren måste vara en del av processen. Faskunger menar att planering och dialog kring fysisk aktivitet ska tas in tidigt i stadsplaneringsprocesser samt att medborgare ska involveras. Det är även av stor vikt att samtliga professioner som arbetar med fysisk aktivitet förstår stadsplaneringens fasor och processer, för att kunna påverka planeringen (Faskunger, 2011). Boverket (2013) poängterar tre viktiga insatser för den fysiska planeringen för att främja fysisk aktivitet framöver; ökad samverkan mellan myndigheter och tydligt aktörsansvar, stärkning av stödjande miljöer vilka agerar vägledning för utformning av nya rekreationsplatser samt utveckling av metoder och planeringsverktyg (Boverket, 2013).

### 3.3.1 Platser för aktivitet

Stadens offentliga platser består till stor del av hårdgjorda torg och gator vars mark är belagd med sten, betong och asfalt. Därtill finns allmänna parker och rekreationsområden som ofta tillåter rörelse och motion. Det är dock möjligt att även på hårdgjorda ytor vara aktiv, dock beror detta på hur platserna utformas. Genom konstverk och installationer är det möjligt att skapa platser som uppmanar och erbjuder möjlighet till rörelse och lek. Ett exempel på detta är installationen "City Swings" som gjordes i Stockholm 2004 av konstnärerna Akay och Peter Barsky. Det hängdes upp gungor, gjorda av upphittat material, runt om i staden på oväntade platser, bland annat i busskurer och under broar. Installationen bidrog till att den lekplatstrognan gungan även användes av vuxna, samt av barn på ställen där de vanligtvis inte kunde leka (Malm et al, 2006). Det är även möjligt att skapa plats för aktivitet utan att det syns på en plats, exempelvis kan tomma och släta underlag fungera som plats för skateboardåkare och trappor och räcken som arena för parkour. En fördel med platser som erbjuder flera olika användningsområden är att de befolkas till en större utsträckning både dag- och kvällstid, vilket ökar tryggheten i området (Lenninger & Olsson, 2005).

För att skapa platser som uppmuntrar till planerad, såväl spontan, rörelse är det viktigt med varierande och spännande utformningar. Fredrika Mårtensson (2005) samt Maria Kylin (2005) som båda forskat kring miljöer för barn menar att det inte krävs stora nivåskillnader för att barn ska finna det roligt att springa upp och ned eller rulla sig i gräset. De båda forskarna menar att det är viktigt med olika typer av platser med tanke på att alla barn och ungdomar har olika behov. Det bör finnas öppna ytor för spring och lek samt gömda och omslutna platser för möten och vila (Kylin, 2005; Mårtensson, 2005). På samma sätt som yngre behöver platser att utforska och upptäcka behöver den äldre befolkningen tydlighet. Det kan handla om skyltade motionsslingor eller platser avsedda för träning, såsom utomhusgym (Berglund, 1998).

### 3.4 Samhällsplanering och medborgardialog

Den fysiska planeringen består till stor del av planer i olika skala, från regionalplaner till detaljplaner samt program med olika fokus, exempelvis grönsstrukturprogram. Vid en planprocess, det vill säga vid planering av markanvändning, ansvarar kommunen för att allmänna och enskilda intressen vägs mot varandra, detta görs bland annat genom samråd. Vid samråd är de som är berörda av förslaget inbjudna till att bedöma och diskutera förslaget på markanvändning. Vid exempelvis samråd gällande ett program bjuds allmänheten in och programmet ställs ut på offentlig plats. Åsikter och kommentarer samlas in och sammanställs i en samrådsredogörelse, vilken sedan stadsbyggnadsnämnden tar ställning till. Oftast är det endast de personer som finner sig intresserade och/eller särskilt berörda av den aktuella planen eller programmet som engagerar sig i samrådet (Mattsson & Hagander, 2011).

Inom stadsplanering finns många olika grenar och synsätt, varav kommunikativ planering är en. Allmendinger (2009) menar att stadsplaneringen och dess långsamma processer inte hinner med samhällets och människornas snabba och komplexa utveckling. Kommunikativ planering är, enligt Allmendinger, ett försök till att anpassa planeringen efter samhällsutvecklingen, trots detta fastnar stadsplaneringen ofta i byråkratiska strukturer. Den kommunikativa planeringen grundas i en strävan efter att förstå vad som händer i samtiden och att planera för framtiden, i ett dynamiskt och komplext samhälle. Det råder stor mångfald gällande människor, behov och åsikter i det moderna samhället vilket behöver tas i beaktande vid planering av staden. För att få så många som möjligt involverade i medborgardialoger bör processen vara fri från hierarki och styrning från ledande aktörer, fri från kostnader och restriktioner kring deltagande. Alla ska ha lika rätt att uttrycka sig och påverka. Den enda aspekten som bör vara berättigad auktoritet är god argumentation, menar Allmendinger (2009).

I och med att de deltagande är sakkunniga och likställs med planeraren ifrågasätts planeraren som expert. Planeraren ska likställa sig med medborgarna i dialogprocesser och inte på något vis styra deltagarna. Den kommunikativa planeringen har många nyanser, men gemensamt för alla är vikten av att ge alla människor möjlighet till deltagande, och att inte förutse resultat och visioner. Gemensamt är även en strävan efter att planeringen utvecklas i det komplexa samhället och komma ifrån normer (Allmendinger, 2009).

### 3.4.1 *Tactical urbanism och medborgarinvolvering*

Som ett svar på allt för täta städer och storstadsproblematik, såsom stress, trafikstockning och buller, har tactical urbanism tagit plats i samhällen. Metoden tillåter medborgare att på egen hand forma och påverka den fysiska miljön. Exempelvis rondeller som blir parker, odlingar på staket och hemmagjorda vägskyltar som tar resenärer till oväntade platser. Tactical urbanism började som ett initiativ för att protestera mot processer och beslut men är numer en metod för samhällsplanering och medborgarinvolvering (Svensson, 2015). Ofta sker tactical urbanism i samspel eller på initiativ av kommun och markägare. I de fall medborgare initierar tactical urbanism finns det ofta bakomliggande missnöje och strävan efter uppmärksamhet. Fördelaktigt med metoden är att flera idéer kan testas på kort tid, på flera platser i staden (Lydon & Garcia, 2015).

Karaktäristiskt för tactical urbanism som metod är strävan efter att skapa något, på kort tid, som har långvarig effekt. Även stora effekter och låga kostnader samt samarbete mellan parter karaktäriserar tactical urbanism. Metoden går ut på att fråga stela och styrda stadsplaner och måldokument för att istället skapa och utveckla direkt på plats med en gör-det-själv mentalitet. Lydon och Garcia (2015) framhåller att en styrka med tactical urbanism är människornas möjlighet att ändra och utveckla den redan byggda staden på egen hand. Gör-det-själv, likt det amerikanska uttrycket "Do It Yourself Urbanism" (DIY Urbanism), kan vara allt från graffitti och flash mobs till

anläggning av en stor park. Grunden är att medborgarna skapar, bekostar och planerar förändringar i till exempel infrastruktur och offentliga platser. Drivkraften för detta är att skapa en miljö som är mer användarvänlig, vilket också tactical urbanism strävar mot (Finn, 2014; Lydon & Garcia 2015).

Även everyday urbanism knyter an till tactical urbanism. I varierande skala görs befintliga platser mer familjära, genom exempelvis inofficiella marknader eller stickade föremål kring bänkar och stolpar. Everyday urbanism strävar mot att använda sig av de vardagliga platserna i staden och med enkla medel göra dem mer ombonade. Precis som DIY urbanism och tactical urbanism kan dessa initiativ göras var som helst utan förvarning. Kritiker till tactical urbanism menar att människor som inte har kunskap och/eller mod att involvera sig i processen uteblir. Eftersom många uteblir från processen, i synnerhet de med låg socio-ekonomisk status, är inte metoden demokratisk och det skapas en konflikt mellan de initiativ och projekt som är verkligt viktiga och de som kan drivas på grund av att det finns engagerade parter med god ställning (Lydon & Garcia, 2015; Kelly & Kelly, 2013).

## 4. OMVÄRLDSBEVAKNING

### 4.1 Drive in-idrott

Som en del i Idrottslyftet, ett initiativ av riksidrottsförbundet att satsa på barn- och ungdomsidrott, gjordes projektet 'Drive in-idrott' år 2009 där organiserad spontanidrott var grundtanken. Projektet gjordes på 18 platser, fördelat på sju distrikt i Sverige. Fokusgrupp var ungdomar i åldern 13-20 år. I Stockholm togs initiativet i Järfälla, Botkyrka, Flemingsberg och Skärholmen. Syftet med projektet var att öppna dörrar till idrotten samt att ge ungdomar en meningsfull sysselsättning. Projektet ska vidare kunna användas som kunskapsbank för framtida projekt och initiativ. Idrottsföreningar bistår med organisering och ledare för idrott och aktivitet samt lokal. Det är frivilligt att delta på aktiviteterna och inte bindande, både erfarna och icke-erfarna är välkomna. Deltagarna bestämmer på egen hand, i samråd med ledaren, vilken aktivitet eller sport de ska ägna sig åt (Nordmark, 2011).

Grundläggande för att projektet var främst ekonomiskt underlag för att ge ledarna arvode, erfarenhetsutbyte, tillgång till lokaler och material, samarbete i lokalsamhället och ett motiverande ledarskap. Det har även varit avgörande med sponsrade lokaler och projektledare, detta eftersom projektet inte ämnar vara vinstdrivande och för att aktiviteterna är gratis för deltagare. Det har visat sig att projektet 'Drive in-idrott' har fungerat som en språngbräda in i idrottsföreningar. Enligt ett exempel i Järfälla har ett hockeylag tagit form tack vare 'Drive in'-projektet. Stora sociala vinster har gjorts lokalt i och med projektet, vilket hockeylaget är ett gott exempel på. Tommy Nordmark (2011), process- och projektledare på Riksidrottsförbundet och SISU Idrottsutbildarna, menar att aktiviteternas form och karaktär är starkt bidragande till möten och integration. Nordmark uppger att idrottande och initiativ har fortsatt utanför 'Drive in-idrottens' ramar, på egen hand av deltagarna (Nordmark, 2011).

Det visade sig under projektets gång att det var fler pojkar än flickor som deltog. I Landskrona kände sig flickorna otrygga på vägen till anläggningen, därför bestämdes en mötespunkt för tjejerna där de träffades och tog sig gemensamt till lokalen. På en del platser samarbetar 'Drive in-idrotten' med bland annat polis, brottsförebyggande

rådet och brandkår. Nordmark (2011) menar att motivation och energi är centralt inom 'Drive in'-projektet. Normark förtydligar även att det är viljan att hitta möjligheter som skapar framgång inom den organiserade spontanidrotten. 'Drive in'-initiativen ute i Sverige har marknadsförts på varierande sätt, dels genom information på kommunernas hemsida, via ansvarig idrottsförening, sociala medier och mun-till-mun (Nordmark, 2011).

### 4.2 Move It - ungas organisering

Med syftet att, genom engagemang i föreningsliv, främja integration samlas nyanlända ungdomar för att testa olika idrotter, dans och musik. Detta initiativ drivs av Individuell Människohjälp Stockholm (IM) med bidrag från Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor (Mucf). Projektet 'Move it' för ungas organisering har träffar en gång i veckan där nyanlända ungdomar 15-21 år har möjlighet att lära sig det svenska språket, träffa nya kompisar samtidigt som de bekantar sig med olika fritidsaktiviteter. Projektet görs i samarbete med SPRINT-gymnasiet, som driver ett förberedande gymnasieår och språkinträdning för nyanlända ungdomar, samt med ett boende för ensamkommande barn (Alssane, u.å.).

Bakgrunden till projektet har två huvudsakliga orsaker. För det första, utrikesfödda barn och ungdomar, samt barn till utrikesfödda föräldrar är i större utsträckning mer inaktiva än svenskfödda barn och ungdomar. För det andra, inaktiva och icke engagerade ungdomar riskerar att hamna i negativt beteende och negativa sociala umgängen. 'Move It' projektet involverar, förutom nyanlända ungdomar, även volontärer och föreningar vilka visat sig fungera som positiva förebilder. Detta har bidragit till sunda sysselsättningar och fortsatt engagemang i aktiviteter och idrott. Det främsta motivet för föreningar och volontärer att engagera sig i 'Move It' är strävan efter ökad folkhälsa och fysisk aktivitet, samt driv att främja mångfald och variation (Alssane, u.å.).

En av de främsta vinsterna med 'Move It' är att fler människor har hittat en ingång till fysisk aktivitet, i synnerhet asylsökande. En naturlig integration av människor med olika kultur och bakgrund har gjorts tack vare att

öppna träningar har hållits, i stället för stängda lagträningar. I dessa träningar har asylsökanden såväl som svenska medborgare deltagit. I och med samarbetet med idrottsföreningar har flera ungdomar hittat vägen in i en föreningsidrott. En annan framgång med projektet är att de asylsökande ungdomarna funnit nya vänner och umgängen, samtidigt som de fått psykiskt stöd i den process de genomgått (Hermansson, 2016).

### 4.3 Alla på snö

Projektet 'Alla på snö' är likt 'Drive in'-idrott en del i Idrottslyftet. Svenska Skidrådet startade 2009-2010 i Norrköping projektet med mål att öka intresset för vinteraktiviteter. På senare år har projektet blivit rikstäckande och drivs idag av Svenska Skidförbundet, tillsammans med flera stödaktörer, däribland lokala klubbar, kommuner och nationella organisationer. Konceptet bygger på att erbjuda barn i fjärde klass kostnadsfri tillgång till utrustning, backar, liftar och vägledning för vintersport, detta för att deltagarna ska upptäcka så kallad snöglädje. Varje pass anpassas till deltagarnas nivå och förutsättningar och bygger på att deltagarna lekfullt får lära sig bland annat skidåkning (Faskunger, 2016; Jernberg, 2016).

Enligt ett reportage om projektet 'Alla på snö' uppger deltagarna att det är svårt, men att det är roligt. De skriver även att initiativet har många positiva effekter på deltagarna, dels för att de får prova något nytt, men även för att de eventuellt hittar en ny hobby. Det finns inget intresse för klubbarna att värva nya medlemmar då deltagarna är förbi den åldern då elitsatsning och tävling tar vid i sporten. Klubbarna strävar däremot efter att barnen ska ha det roligt. Då en 'Alla på snö'-dag anordnades i Umeå kommun hade dock inte alla skolor ekonomisk möjlighet att delta. Projektet bygger på att det är gratis att delta samt låna utrustning. Dock behöver skolor, och andra deltagare, på egen hand finansiera transport till anläggningen och mat för dagen, vilket inte alltid är möjligt (Lindskog, 2016).

### 4.4 Mobil kulturskola - Angered

Med anledning av att antalet engagerade ungdomar i kulturskolan är avsevärt lägre i Angered än i närliggande Göteborg har en mobil kulturskola specialdesignats. 10 % av ungdomarna är aktiva i en kulturskola jämfört med 25 % i de centrala delarna av Göteborg (P4 Göteborg, 2016). I en intervju av P4 Göteborg menar Sara Lundgren, enhetschef på kulturskolan, att det kan vara svårt för de i Göteborgs förorter att hitta till en kulturskola, dels för att föräldrar i Göteborgs tätort ofta har gått på kulturskola som unga och uppmuntrar sina barn till det samma. Samma uppmuntran sker inte i Angered. Lundgren berättar även att det låga engagemangen även kan bero på att det är svårt att hitta kulturskolan om man bor i utkanten av Angered (P4 Göteborg, 2016).

Den 'mobila kulturskolan' riktar sig till ungdomar 6-19 år och kan ta sig till bland annat bostadsområden, skolor och evenemang för att låta ungdomar testa på sång, dans, teater, bild och form, cirkus med mer. På plats finns lärare i de olika ämnena som lär ut och inspirerar ungdomar. Den specialdesignade lastbilen kan öppnas upp och användas som scen, stängas till för att vara varm vintertid, användas som rum och lektionslokal. Lundgren menar att kulturskolan behöver nå ut till fler, vilket blir möjligt med en mobil verksamhet. Lundgren berättar i en intervju av SVT Nyheter att intresset för den 'mobila kulturskolan' är stort och att det är människor som varje dag hör av sig för att förkovra sig i erfarenheter och målsättningar. Den 'mobila kulturskolan' projekteras till en början på en period om fem år och är en billig investering för kulturskolan, kostnaden är drygt 800 000kr för fem år (Johnsson, 2016; P4 Göteborg, 2016).

## 5. FALLSTUDIE

Utgångspunkt för denna fallstudie är förstudien, 'Sport truck' som presenteras under rubrik, "5.1 Förstudie - Sport truck". Fallstudien begränsas till Stockholms stad och Hagsätra-Rågsved på så sätt att underlag och information endast hämtas från dessa platser. Stockholm anammats eftersom förstudien är gjord i staden, men även för att Stockholm är den snabbast växande staden i Europa (Stockholms stad, 2015a). I och med detta står staden inför komplexa samhällsutmaningar. Inte minst att öka andelen fysiskt aktiva människor. För att konkretisera samhällseffekter på fysisk miljö samt social miljö görs vidare en anpassad SWOT-analys med hjälp av potentiella användare i Hagsätra-Rågsved.

Förstudien Sport truck är alltså grundsten i uppsatsens fallstudie och används som referensram vid sökandet efter svar på föreliggande frågeställningar.

- *Vilka positiva samt negativa samhällseffekter kan en Sport truck ge på den sociala, respektive fysiska miljön?*
- *Vilka strategier bör tillämpas vid lansering av en Sport truck för att minimera negativa samhällseffekter och maximera positiva samhällseffekter?*

### 5.1 Förstudie - Sport truck

Stockholms idrottsförvaltning behövde våren 2015 hjälp med att undersöka en komplex samhällsutmaning: *Hur ser framtidens idrottsanläggning ut?* En tvärvetenskaplig grupp masterstudenter på Openlab i Stockholm fick möjlighet att arbeta med utmaningen i projektform. Utmaningen togs an med hjälp av metoden design thinking som är en användarfokuserad metod som strävar efter problemlösning. Design thinking processen består av fem faser, dessa faser är inte linjära, utan processen är dynamiskt och varierar beroende på aktuell utmaning. Processen är nödvändigtvis inte vetenskapligt knuten, utan fokuserar på en bestämd utmaning och på en definierad målgrupp med syftet att skapa en lösning som är optimal för det reella fallet och målgruppen. Se figur 1 för illustration och bilder av processen vid konceptutveckling av Sport trucken (Berry et al, 2015; Plattner, 2015).

*Empathize/Empatisera:* Lära känna användaren och utforska utmaningen.

*Define/Definiera:* Förståelse för insikter, känslor och förtydliga utmaningen.

*Ideate/Idé-generering:* Ta fram koncept och idéer som svarar mot utmaningen - kvantitet framför kvalitet.

*Prototype/Skapa:* Skapa en prototyp av idén eller konceptet, bara fantasin sätter gränser.

*Test/Testa:* Fältarbete, testa prototypen på användaren, utvärdera och korrigera (Berry et al, 2015).

#### 5.1.1 Processen

Projektet utgick från Stockholms stad, vilket formade projektets process och avgränsningar. Arbetet började med ett flertal intervjuer på offentliga platser, fritidsgårdar och aktivitetscenter för ungdomar för att lära känna dem och deras behov. Samtliga intervjuer och samtal sammanfattades sedan till två karaktärer, Gina och Jenny. Dessa karaktärer speglar de olika behov, svårigheter, möjligheter och önskningar som lokaliseras. Projektet kom vidare att fokusera på flickor, detta för att intervjuerna visade att det främst var flickor som var inaktiva. Gina och Jenny var de karaktärer som vidare formade arbetet, se figur 2. Intervjuer gjordes även med fritidsledare, tränare, föräldrar och förebilder för att få en bredare bild av situationen med ett ökat antal inaktiva ungdomar.

*Openlab är en centrumbildning mellan 7 partners; Kungliga tekniska högskolan, Karolinska Institutet, Södertörn Högskola, Stockholms Universitet, Stockholms Stad, Stockholms länslandsting och Länsstyrelsen i Stockholm. Openlab driver bland annat en projektbaserad masterskurs som utgår från metoden design thinking. Karaktäristiskt för kursen är tvärvetenskaplighet och samhällsutmaningar.*

*Projektgruppen presenterade konceptet för politiker och tjänstemän sommaren 2015. Åhörarna var knutna till fysisk aktivitet på olika sätt på kommunal nivå. Konceptet togs emot positivt och flera av åhörarna blev engagerade och nyfikna. Det uttrycktes att de ville ha engagemang och lansering stöttat av kommunen. Det har nu gått 1,5 år och det har ännu inte skett någonting från kommunens sida. Anledningen till varför är oklar.*



FIGUR 1.

Denna figur visar fotografier från processens olika delar då konceptet Sport truck utvecklades. Fotona visar platser där intervjuer gjordes, arbete och analys av insamlat material, framtagning och byggande av prototyp för test, en verklig testsession samt en illustration av en tänkt Sport truck. För mer information om framtagandes av konceptet och testsessionen se rapporten "Stockholm in Motion" av Berry med fler (2015).

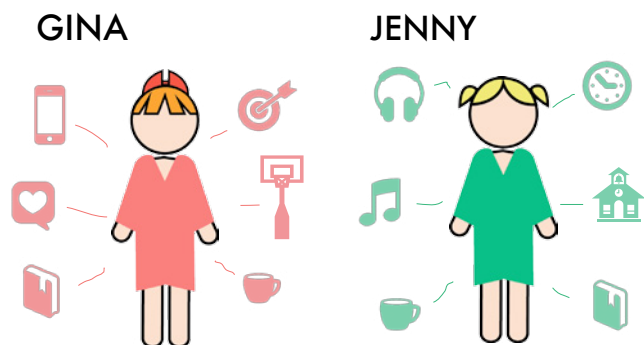
Det visade sig under fältarbetet att många ungdomar inte idrottade eller slutat idrotta för att:

- Deras kompisar hade slutat idrotta.
- Terminsavgifterna var höga och utrustningen dyr.
- De fick inte möjlighet att prova på innan de registrerade sig för en hel termin.
- De ville inte satsa på en elitkarriär eller var inte tillräckligt bra.
- Familjen hade inte råd att köpa utrustning och betala terminsavgifter.
- Tiden konkurrerade med skolarbete och jakt på bra betyg.
- Det fanns ingen idrottsanläggning i närheten.
- De visste inte vad de ville syssla med eller de var omotiverade.

Under processen togs flera olika koncept fram som testades på målgruppen under enkla former med syfte att få feedback om vilket koncept som passade dem bäst. Det koncept som stämde bäst överens med konkretiserade behov och insikter var 'Sport truck'.

Sport truck är en mobil idrottsanläggning anpassad efter ungdomarnas behov och önsknings samt efter den urbana staden. För att öka tillgängligheten på platser för rörelse, minska transportbehovet, ekonomiska begränsningar och motivera till olika aktiviteter och idrotter är Sport trucken flexibel i tid och rum och lastad med utrustning till aktiviteter. Utrustning såsom bollar, musikutrustning och

yogamattor är möjligt att låna för deltagarna. Konceptets grundtanke är att en lätt lastbil åker till olika platser i staden, exempelvis parker och bostadsområden, för att där erbjuda gratis aktiviteter för framförallt målgruppen. Sport trucken ställer ej krav på tidigare kunskap, material och utrustning, terminsavgifter eller elitsatsning. Till Sport trucken finns en konceptuell idé kallad Coach Net som möjliggör för ungdomar och övriga intresserade att engagera sig som tränare. Det finns även en applikation till smarta telefoner som visar vart Sport trucken planerar att åka, vilken aktivitet samt vilken coach som håller i aktiviteten. Figur 3 visar ett möjligt scenario för en Sport truck för de två karaktärerna som togs fram under processen.



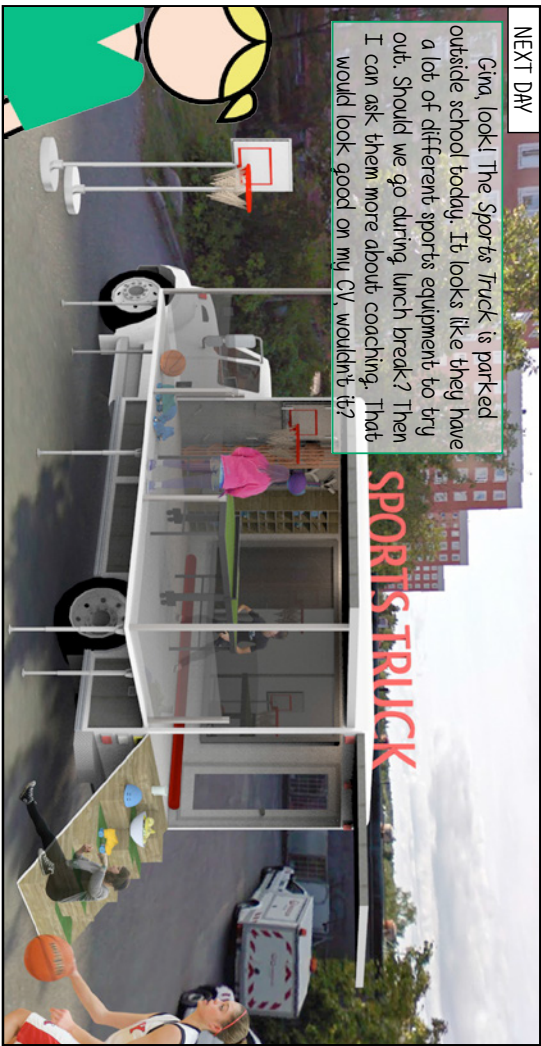
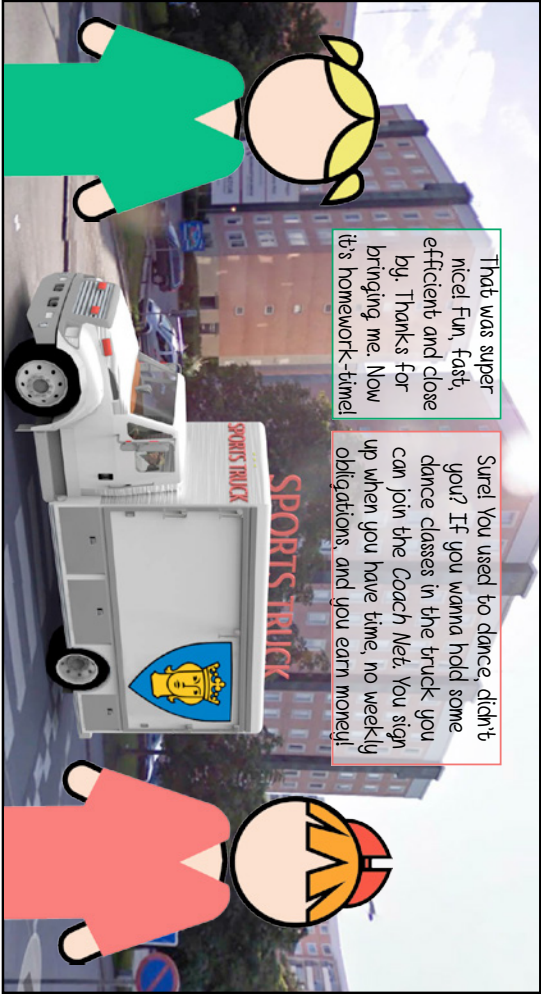
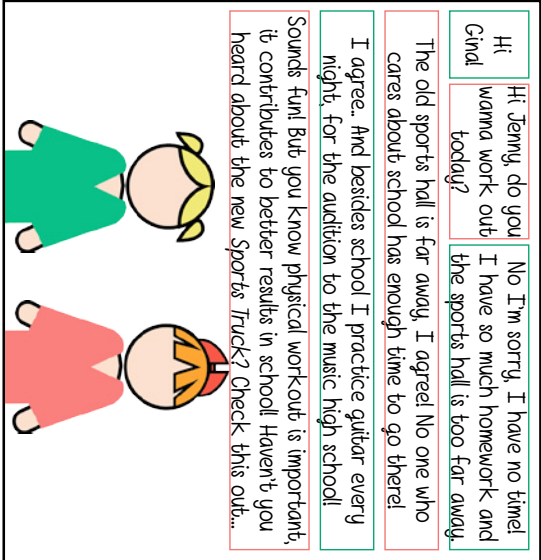
FIGUR 2.

Gina - 16 år 2a generationens invandrare, endast en förälder, aktiv basketspelare, drömmer om att utbilda sig till konditor, umgås med vänner genom sociala medier, tycker om att fika.

Jenny - 17 år Svensk, två föräldrar ett syskon, tidigare dansare, aktiv musiker och konfirmationsledare, pluggar musikriktning.



STOCKHOLM IN MOTION SERIE STRIP



FIGUR 3. Denna figur illustrerar ett potentiellt scenario för Sport trucken där Gina och Jenny pratar om den nya Sport trucken som kommit till deras stad. Figuren visar även 3D illustrationer på hur en Sport truck med dess aktiviteter kan se sig.

## 5.2 Studieområde: Stockholm Stad

I Stockholm Stads vision "Stockholm 2040 - ett Stockholm för alla" läggs extra fokus på ett helhetsperspektiv där social, ekonomisk, ekologisk och demokratisk hållbarhet involveras. Visionen är speciellt utformad efter det faktum att Stockholm växer fort och att alla ska ha möjlighet till en hållbar och sammanhållen stad. Enligt prognoser väntas det år 2020 bo en miljon människor i Stockholms Stad. I och med denna kraftiga tillväxt är det av stor vikt att bostäder, infrastruktur och service utvecklas för att möta framtidens förväntningar. Samtidigt som de olika stadsdelarnas särarter ska framhävas ska även skillnader mellan befolkningsgrupper och stadsdelar utjämnas. I visionen erbjuder Stockholm alla chans till liv och rörelse, i stadens alla delar. Likväl är den offentliga välfärden en grundsten för livskvalitet och trygghet, för alla människor. Utbudet av idrott, kultur samt fritid ska vara rikt, människorna ska ges möjlighet till att delta samt att skapa aktiviteter såsom festivaler och idrottsevenemang (Stockholms stad, 2015).

I "Folkhälsorapport 2015" (Backhans et al, 2015) utgiven av Stockholms läns landsting rapporteras att fysisk aktivitet bland befolkningen måste öka, och stillasittande måste minska. För att göra detta uppmanas initiativ på alla nivåer och inom alla sektorer. Rapporten framhåller att kommunerna i länet är ytterst ansvariga för att trafik, bebyggelse, skola, rekreationsområden och att omsorg planeras och genomförs. Det finns dock en vetskap om att kommunens insatser inte räcker till. Därför uppmanas frivilligsektorn, entreprenörer, företag och hälso- och sjukvården till initiativ som ökar, och skapar fler tillfällen för fysisk aktivitet, på arbetsplatsen såväl som på fritiden (Backhans et al, 2015).

I en forskningsrapport från Stockholms Idrotten 2015 (Sjöblom, 2015) presenteras det att den idrottspolitiska andan i Stockholm till stor del är ekonomiskt styrd, dock finns det intentioner till medborgarinriktning och utveckling. Idrottspolitiken har varit öppen för framåtdrivande och starka aktörer, främst på grund av deras resursmässiga agerande och framåtanda. Under 2000-talet har idrottspolitiska program tagit en mer ideologisk ton, likväl har fokus gjorts på särskilt utsatta grupper, några av de grupper idrottsförvaltningen satsar extra resurser

på är personer i åldern 7-20 år, i synnerhet flickor och personer med funktionsnedsättning och personer som är socioekonomiskt svaga. Den ideologiska tonen innefattar bland annat breddidrott och anläggningar för breddidrott, istället för nischade anläggningar. Detta för att de anläggningar som finns bör rikta sig till samtliga boende i Stockholm. För de personer som ännu inte är idrottsfrälsta eller har intresse i en professionell idrottskarriär uppmuntras satsningar på idrottsverksamhet och initiativ utanför föreningsidrotten, samt föreningsidrott utan krav på elitsatsning (Sjöblom, 2015).

Idrottsförvaltningen uppger att det finns en brist på idrottsanläggningar, men att det främst gäller anläggningar för specifika idrotter. Bland annat finns det en brist på anläggningar för gymnastik och friidrott samt brist på fullstora hallar för is-sport och bollsport. Idrottsförvaltningen vill sträva efter att bygga i takt med



KARTA 1.

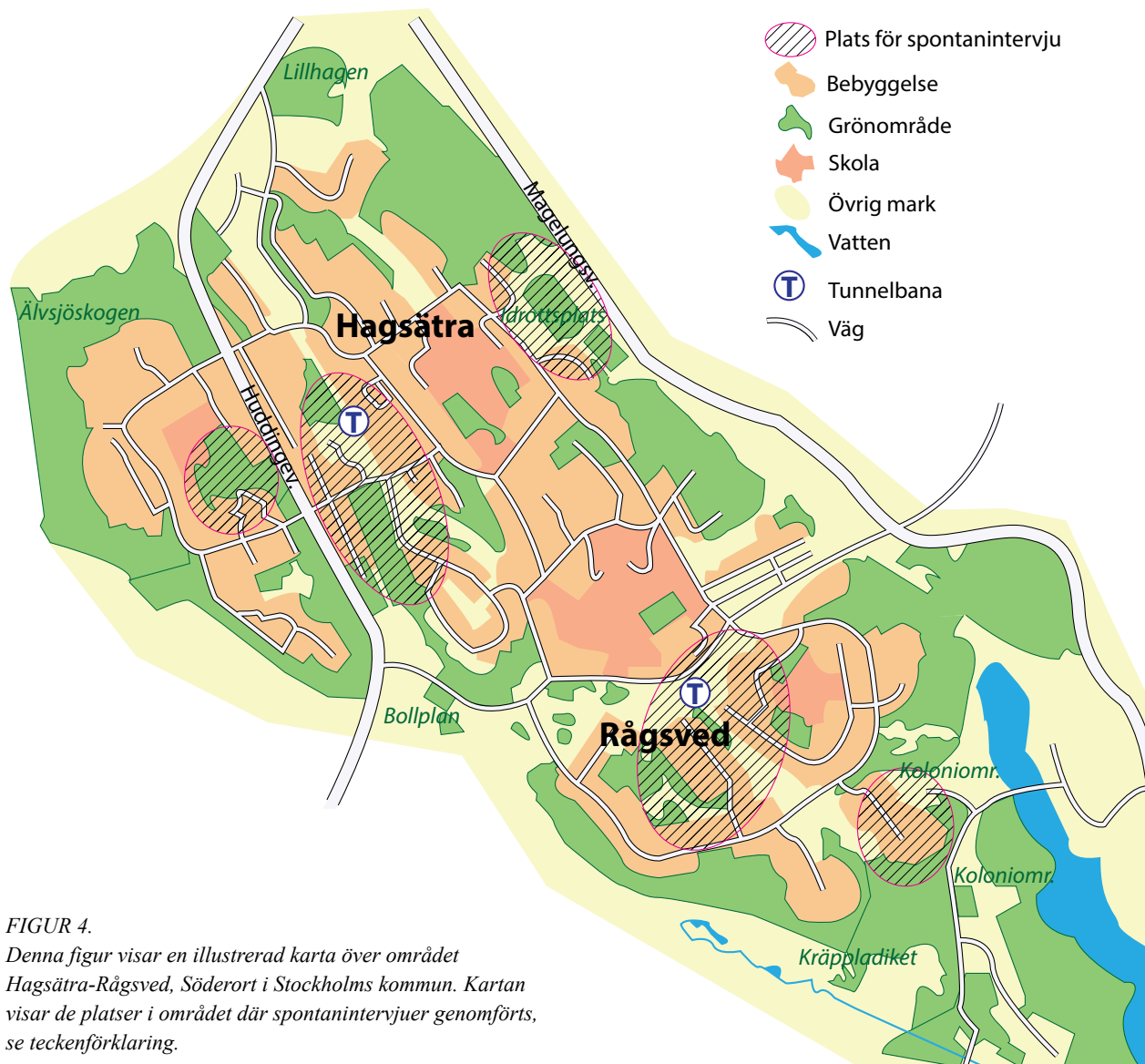
Denna karta visar schematiskt var i Sverige Stockholm kommun respektive stadsdelen Hagsätra-Rågsved ligger.



utvecklingen, i stället för att bara lösa bristen. Därför önskar idrottsförvaltningen att politiken blir mindre styrd av opinion och i stället mer långsiktig. Dock uppges det att planeringsprocessen och engagemang i den är viktigt för att optimala platser för idrott ska tas fram. Enligt de prognoser som är gjorda för idrottande i framtiden pekar mycket på att idrott och annan fysisk aktivitet bör ske på villkor för den urbana människan. Det innebär yta för idrott nära bostad och arbete/skola, spontanidrott och privata engagemang och initiativ (Sjöblom, 2015).

### 5.3 Fokusområde: Hagsätra-Rågsved

Fokusområdet i denna fallstudie är ytterstadsområdet Hagsätra-Rågsved som ligger i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning i södra delen av Stockholm. Stockholms idrottsförvaltning gör en särskild satsning på ytterstadsområdena. Dock finns det ingen särskild budget i dagsläget, från idrottsförvaltningens håll, mer än för drift av befintliga anläggningar (Åkesson, 2016). I området finns det bland annat dagligvaruhandel, restauranger, butiker, kyrka, idrottsanläggningar, hemtjänst och skolor. I Hagsätra-Rågsved finns det bland annat idrottshallar, friidrottsanläggningar och bollplaner samt fritidsgårdar och parklek.



FIGUR 4.  
Denna figur visar en illustrerad karta över området Hagsätra-Rågsved, Söderort i Stockholms kommun. Kartan visar de platser i området där spontanintervjuer genomförts, se teckenförklaring.

I Stockholms stads trygghetsmätning för stadsdelen Enskede-Årsta-Vantör framgår det att Hagsätra och Rågsved är två områden med hög andel personer som blivit hotade, misshandlade och utsatta för rån/stöld. År 2014 var det 8 % av de boende i Hagsätra som blivit utsatta för ett sådant hot att de blivit rädda, motsvarande 5 % i Rågsved. Samma år var det 4 % i Hagsätra respektive 5 % i Rågsved som blev utsatta för försök till eller stöld/rån genom hot och våld. I Rågsved är andelen personer som känner sig otrygga i sitt bostadsområde 12 %, mätt 2014, motsvarande 7 % i Hagsätra. I genomsnitt i hela stadsdelen Enskede-Årsta-Vantör är det 3 % eller lägre som känner sig otrygga i sitt bostadsområde. År 2008 var 43 % av de boende oroliga för rån, 2014 var det 24 %. Anledning till denna minskning framgår inte i den trygghetsmätningen. Den årliga Nationella trygghetsundersökningen (NTU) visar på att 1 % av den svenska befolkningen har utsatts för rånliknande händelser och känner oro för rån, motsvarande siffra för trakaserier är 4 % . NTU uppger att det är personer upp till 24 år som i högst utsträckning blir utsatta för olika typer av brott (Brottsförebyggande rådet, 2016).

21 % av de boende i Rågsved kände år 2008 oro för att bli våldtagna i den offentliga miljön, enligt trygghetsmätningen var det år 2014 13 % av de boende i Hagsätra och Rågsved oroliga för att bli våldtagna i den offentliga miljön. Arbetslösheten är hög i Rågsved, 7,3 % av de boende, respektive 4,8 % i Hagsätra. Medelinkomsten i Hagsätra och Rågsved är lägst i stadsdelen Enskede-Årsta-Vantör (Stockholm Stad, 2014).

I Rågsved finns det uteslutande flerfamiljshus, vilket ställer höga krav på de offentliga rekreatiomsområdena med tanke på avsaknad av privata trädgårdar för rörelse och utomhusvistelse, i Hagsätra är 69 % av bostäderna flerfamiljshus. I båda områdena finns det anlagda ytor för organiserad idrott så väl som ytor för spontanidrott. Se figur 4 för karta över området. NTU visade 2015 att känsla för otrygghet ökar på kvällstid, i synnerhet för kvinnor. Trygghetsundersökningen visade även på att människor som bor i flerfamiljshus känner sig otryggare än människor som bor i småhus. Av den svenska befolkningen är det 25 % av kvinnorna som känner sig otrygga när de på kvällstid vistas i sitt bostadsområde, jämfört med 7 % av männen (Brottsförebyggande rådet, 2016a).

## 5.4 Intervjuer och samtal

### 5.4.1 Intervju med sakkunniga

Med semi-strukturerade intervjuer med sakkunniga har kvalitativ kunskap, användbar för implementering av Sport trucken, kommit fram. Intervju med Johan Faskunger, forskare och konsult inom fysisk aktivitet, samt Anna Öhman, projektledare för projektet 'Den rullande bygdegården' redovisas här. De sakkunniga fick innan intervjun start information om konceptet Sport truck och uppsatsens syfte.

Faskunger (2016) är positiv till konceptet Sport truck och menar att komplex samhällsproblematisering involveras. Bland annat miljö, hälsa, ekonomi samt trygghet och tillhörighet. Faskunger påpekar även att det finns flera lokala vinster att göra med denna sort av engagemang. Han nämner som exempel fastighetsägare som intressent, fritidsorganisationer, kommun och stadsdelsförvaltning, boende samt idrottsföreningar. Han menar att engagemang som samlar människor och bringar dem en sund fritidssysselsättning bidrar till reducerad vandalisering, ökad känsla av samhörighet och trygghet i området samt förbättrad tillgivenhet och ansvar för närmiljön som används för aktivitet. Öhman (2016) som har erfarenhet av mobil verksamhet menar att det är en fördelaktig verksamhet om engagemang och vilja finns hos de som driver verksamheten. Öhman poängterar att det krävs mycket tid till administration, samordning och engagemang, men att det verkligen lönar sig mätt i deltagarnas belåtenhet. Det vill säga de sociala fördelar som finns med kravlösa aktiviteter. Öhman nämner integration och nya kompisar som exempel.

Faskunger tipsar vid intervjun om att material och utrustning, såväl som bilen själv, med fördel är sponsrat. Även Öhman (2016) konstaterar att material bör vara sponsrat och visar med projektet 'Den rullande

*Den rullande bygdegården startade 2001 och är en släpvagn full med utrustning, ägd av Bygdegårdarnas Riksförbund. Släpvagnen körs runt i landet till olika bygdegårdar för att öka inspiration och kunskap kring aktiviteter för barn och ungdomar. Det hela kan liknas med ett öppet hus där det är fri tillgång på aktiviteter. Exempel på aktiviteter är skateboard, pingis, brädspel och musikutrustning (Öhman, 2016).*

bygdegården' ett framgångsrikt exempel på detta. De båda menar att stora fördelar finns att vinna då material lånas ut till deltagare vid Sport truckens aktiviteter. Dels för att deltagarna inte behöver köpa utrustning för eventuellt enstaka deltagande, men även att det kan göras miljövinster och utrustning och material från idrottsklubbar och föreningar återanvänds. Dock är det viktigt att slitage tas på allvar så att hög kvalitet och säkerhet kan hållas. Faskunger (2016) talar efter erfarenhet när han poängterar att motivationen dock är viktigare än material och utrustning. Han är själv aktiv inom friidrott och har sett atleter delta i träningar i kängor istället för löparskor.

Öhman och Faskunger menar att ledarskap och engagemang är viktigt för att organiserade spontanaktiviteter ska bli bra, vilket är avgörande för det framtida ryktet. Öhman poängterar att en god marknadsföring är avgörande för målgruppens deltagande. Faskunger som själv är tränare ser flera fördelar med bra ledarskap, bland annat en ökad samhörighet och förståelse för gruppen om ledaren är en i gänget. Faskunger utvecklar sitt resonemang och menar att det i många fall blir bättre stämning på träningar och aktiviteter om atleterna bitvis själva får vara med att leda och tycka till.

Faskunger så väl som Öhman poängterar att aktiviteterna som Sport truck erbjuder bör vara gratis, för att på så sätt samla människor med olika förutsättningar och status. Öhman anser att alternativ aktivitet behövs om vädret skulle bli dåligt. Faskunger menar dock av erfarenhet att träningar utomhus i ordentlig blåst och nederbörd ofta ställs in, och inte flyttas eftersom det ofta skapar förvirring.

Efter erfarenhet av 'Den rullande bygdegården' menar Öhman att det är avgörande med kunskap och engagemang om just målgruppen. Det är viktigt att målgruppen känner sig speciell och viktig. På så sätt kan relation med deltagarna skapas som bidrar till ett ökat deltagande, mun-till-mun marknadsföring och vidare möjlighet att erbjuda deltagarna det de är intresserade av.

Faskunger är övertygad att ett initiativ liknande Sport trucken och tanken bakom konceptet är viktigt i samtiden och den samhällsproblematisering som råder i de urbana städerna, inte minst i Stockholm. Platsmässigt tror Faskunger det är viktigt att hitta platser som når så många i målgruppen som möjligt, således inte villaområdets närmsta park, utan ett större grönområde med anslutande gång- och cykelvägar till större delen av orten. På så sätt kan hundratals personer inom målgruppen nås. Faciliteter såsom omklädningsrum och toaletter bör inte vara något problem menar Faskunger, i regel kommer man ombytt till träning och om eventuell utrustning lånas är det inte kläder det handlar om. Öhman är däremot mer tveksam när det gäller tillgång till toalett och menar på att det skulle kunna bli ett problem.

#### 5.4.2 Spontanintervjuer med användare

Genom spontana intervjuer med användare, det vill säga målgruppen och andra berörda personer har kvalitativa värden och insikter kring troliga samhällseffekter av en eventuell Sport truck kommit fram. Spontanintervjuerna inleddes med kort info om informanten; ålder, kön, aktiv/inaktiv. Därefter fick informanten berättat för sig om konceptet Sport truck. Totalt intervjuades 25 personer på offentliga platser Hagsätra-Rågsved. Respondenterna representeras av pojkar och flickor kategoriserade i målgruppen och övriga berörda personer. I figur 5 syns samtliga intervjuer sammanfattade på en skala efter aktiv respektive inaktiv. Denna kategorisering är relevant med tanke på att Sport truckens målgrupp främst riktar sig till de som är inaktiva, synpunkter från aktiva är relevant bland annat på grund av motivation och erfarenhet av aktivitet och idrott.

Sett till skalan är informanterna jämt fördelade mellan kön, aktivitet och typ av användare. Kommande sammanfattas gjorda spontanintervjuer. Figur 4 visar på vilka platser spontanintervjuer har utförts. Figur 5 visar bredden av informanter baserat på den information som inhämtades med stöd av intervjuguiden.



**FIGUR 5.**  
 Denna figur visar samtliga anonyma informanter på en axel med noderna aktiv och inaktiv. Figuren visar även några citat från intervjuerna. Se teckenförklaring för uppdelning av målgrupp och berörda personer, respektive flicka och pojke.

#### 5.4.2.1 Målgruppen tycker

En del av målgruppen var redan aktiva med aktiviteter och idrotter som kräver särskild utrustning eller tränare och såg inget behov av en Sport truck för egen del. De menade dock att konceptet kan vara aktuellt för andra personer i deras omgivning.

En hockeyspelare, 17 år, menade att en aktivitet eller sport blir roligt om man får uppmärksamhet och är duktig på det man gör, och att man då inte behöver alternativ på aktiviteter. Majoriteten av målgruppen var positiva till att välja mellan flera aktivister nära sitt hem eller skolan. I synnerhet flickor menade att de ville använda sitt närområde mer, dels för att slippa långa transportsträckor kvällstid men också för att spara tid. Majoriteten av pojkarna påpekade att de redan använde sitt närområde, men att det hade varit roligt om mer saker hände i området. Få av de intervjuade flickorna uppgav att de var aktiva i närområdet. Majoriteten av målgruppen var positiva till att vara utomhus, förutom kvällstid och vid dåligt väder, i synnerhet flickor påpekade mörker kvällstid som en negativ aspekt.

Flertalet av respondenterna berättade att en Sport truck hade skapat chanser för fler bekantskaper och tid att träffa sina kompisar. En del av målgruppen uppgav att det i Hagsätra, samt Rågsved, saknas bra platser för att umgås och hänga. De menade att det finns en del ställen kring tunnelbanestationerna men att dessa platser inte är för alla. Främst de intervjuade flickorna saknade en plats att umgås och att göra saker på i närheten. De umgås i regel hemma hos någon, går en promenad eller åker in till Stockholm City. Återkommande för pojkarna var att de nyttjar fotbollsplaner som finns i deras område, umgås hemma hos någon eller i centrum.

Flertalet av respondenterna har svårt att föreställa sig en Sport truck och vart den skulle få lov att stå och var den skulle få plats. De är däremot positiva till idén att kostnadsfritt testa på olika idrotter och aktiviteter, men de är osäkra på om de fortlöpande skulle delta. Somliga av målgruppen var i synnerhet positiva till en möjlighet att leda

aktivitetspass och inspirera andra till rörelse då de själv varit aktiva inom en idrott som de slutat av olika anledningar. En flicka menade att ledarskapserfarenheten hade varit en bra merit inför framtiden.

De grönområden som pekas ut av respondenterna är Hagsätra IP, Älvsjö utomhusbad, Snösätra skolans skolgård samt Älvsjöskogen där det finns en motionsslinga. I bostadsområdet Ormkärr, i norra Hagsätra, finns det även en populär parklek där hela familjer vistas längre stunder på dagen, i anslutning till parkleken finns en fotbollsplan som besöks av ett fåtal respondenter.

#### 5.4.2.2 Övriga berörda tycker

Samtliga intervjuade föräldrar tyckte att det var särskilt bra med gratis deltagande och korta transportsträckor för ungdomarna, för att de då inte behöver skjutsa sina barn till träningar. En del föräldrar uppgav att hela deras familj har svårt att vara aktiva då tid till träningspass och resetid inte räcker till med tanke på hushållssysslor och annat. Det är även föräldrar som berättar att deras barn börjat träna en idrott varpå de införskaffat utrustning och barnet slutat efter halva terminen, de menar att utrustning till många idrotter är dyrt och det är inte hållbart att handla sådana saker för att barnet bara ska testa på en idrott. En hockeytränare som intervjuats är positiv till faktumet att det ska vara möjligt att låna utrustning på plats vid Sport truckens aktiviteter. Detta med tanke på att det finns idrottare som är frånvarande på träning på grund av att deras föräldrar inte haft möjlighet att skjutsa barnet och utrustningen till träning. Informanten medger att hockey är en unik sport i sitt behov av material.

Det fanns åsikter om att idrottsföreningar eventuellt skulle konkurrera mot en Sport truck, huruvida det var positivt eller negativt var respondenterna osäkra på. Det fanns också viss osäkerhet gällande att Sport truck aktiviteter görs utomhus med tanke på den korta utomhussäsongen i Sverige. Ett par informanter föreslog vinteraktiviteter såsom pulkaåkning och bandy.

De informanter som var aktiva inom träning på olika sätt såg flera fördelar med konceptet och var positiva till grundtanken att göra fler aktiva. Flera påpekade att aktiviteterna ej bör begränsas till en viss åldersgrupp eller kön, utan att aktiviteterna bör vara öppna för alla. En del menar att aktiviteterna med fördel bör vara specifika och sällsynta i sitt slag för att locka långvariga deltagare, ett exempel som ges är rullstolsbasket för alla och parkour. En intervjuad handbollsspelare, 23 år, var tydlig med att det viktigaste för ungdomarna är att det ska vara roligt, och att det blir roligare om man känner någon som sysslar med samma aktivitet som en själv.

#### 5.4.2.3 *Gemensamma åsikter*

Majoriteten av respondenterna var positiva till en Sport truck på grund av dess flexibilitet i tid och plats. Återkommande motivering var att de hade sparat mycket tid på att inte behöva åka till idrottsanläggningar och gym efter skola samt arbete. En del av informanterna var inte intresserade av att delta vid Sport truck aktiviteter av olika anledningar.

Informanterna påpekade risker, både gällande den fysiska platsen, livsmiljön samt gällande sociala aspekter. Flertalet respondenter menade att en Sport trucks närvaro i området skulle liva upp platser som i vanliga fall inte används, medans en del var kritiska till eventuell nedskräpning. Respondenterna var kritiska till dålig belysning på stora grönområden samt begränsad möjlighet till omklädning och toalett. Övriga kommentarer var tillstånd från kommunen att använda offentlig plats och eventuellt störningsmoment för boende i närheten. Återkommande var deltagarnas motivation, huruvida ett stadigt deltagande skulle förekomma eller ej, men även att krav på att utrustning och coachning är av hög kvalitet. En del av respondenterna, målgrupp samt övriga användare, var frågande till hur personlig utrustning ska kunna lånas ut till alla deltagare med tanke på behov av storlekar samt risk för stöld och slitage.



## 6. ANALYS

För att ta fram strategier som syftar till att optimera positiva samhällseffekter och minimera negativa samhällseffekter vid en lansering av Sport truck är det av intresse att först analysera det empiriska materialet. Detta görs med hjälp av en anpassad SWOT-analys som framhäver och kartlägger möjligheter, som skildrar de positiva samhällseffekterna, samt hot, som skildrar de negativa samhällseffekterna.

Avgränsningen ”att studera barn och ungdomar i åldern 11-20 år” kommer inte längre tillämpas eftersom intervjuvar tyder på att Sport truck aktiviteter kan uppskattas av hela familjer och alla åldrar. Analysen görs i två steg. Först identifieras möjligheter och hot, sedan formges strategier.

### 6.1 Möjligheter - Positiva effekter

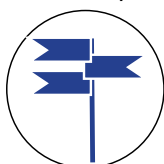
- Ökad integration och minskat utanförskap tack vare att människor förs samman. Människor med olika kultur, språk och erfarenhet får en ny arena för naturliga möten.
- Fler prioritetsgrupper kan ges möjlighet till aktivitet genom att aktiviteter och platser väljs efter deras behov och förutsättningar.
- Känsla av samhörighet i bostadsområde som kan leda till trygghet och större känsla för ansvar av närområdet. Trygghetskänslan kan även öka genom högre närvaro och aktivitet i området.
- Engagemang av volontärer och övriga intresserade kan bidra till att lyfta Sport truck initiativet och sprida ordet om konceptet och dess aktiviteter.
- Motivation och nyfikenhet kring fysisk aktivitet kan väckas eftersom möjlighet att delta ges oberoende nivå och intentioner.
- Kortare avstånd med tanke på att aktiviteter tar sig till målgruppen, i stället för tvärt om.
- Minskad miljöpåverkan eftersom utrustning kan lånas istället för att köpas, samt för att anläggningen tar sig till flera deltagare, istället för att flera deltagare ska ta sig till anläggningen.
- Livligare och mer nyttjade områden då deltagare och andra intresserade tar sig till offentliga platser.
- Ökad folkhälsa tack vare ökad fysisk aktivitet.
- Vidgad syn och kunskap om vad aktiviteter och fysisk aktivitet kan vara.
- Chans till meriter inför framtiden vid engagemang inom Sport truck-organisationen.
- Möjlighet att locka hela familjer till fysisk aktivitet och inte bara avgränsade och specifika grupper.
- Kunna locka flera hundra personer till en aktivitet om rätt läge väljs.
- Långsiktigt deltagande och utövande av idrott om Sport truck fungerar som språngbräda till föreningsidrott, vilket ger en högre andel fysiskt aktiva människor.

### 6.2 Hot - Negativa effekter

- Ökad nedskräpning och förslitning i de fall platsen inte hålls efter av kommun och ansvariga aktörer.
- Konflikt med idrottsanläggningar och idrottsföreningar.
- Skev könsfördelning och stor majoritet av pojkar då flickor kan känna sig otrygga, bland annat på vägen till och från aktivitet när det är mörkt.
- Kan vara ett störningsmoment för boende i närheten.
- Risk för att bli ”en fluga” över sommaren för att sedan dö ut.
- Dålig utrustning, förslitning och avsaknad av storlekar vid utlåning och stort deltagande.
- Dåligt väder kan orsaka förvirring gällande huruvida aktivitet blir av eller flyttas till alternativ plats.
- Finns en risk att personer med funktionsnedsättning utesluts då de kan ha svårigheter att ta sig till naturområden och andra offentliga platser.
- Personer som ej tar initiativ utesluts då Sport truck konceptet kräver att personer på egenhand väljer att delta.

## 6.3 Strategier

### 6.3.1 Optimera läge och tillgänglighet



För att optimera deltagande är det viktigt att en plats som är tillgänglig för så många som möjligt väljs. Likväl är det viktigt att platsen erbjuder den yta som aktuell aktivitet och antal deltagare kräver. Hänsyn

ska tas till platsens yta, kommunikationsmöjligheter, eventuell parkering för fordon och cyklar, terräng och närhet till bostäder. Tillgängligheten till området samt platsen i sig bör ha varierande karaktärsdrag beroende på aktivitet och dess målgrupp. Exempelvis, aktivitet för motiverade människor med full rörelseförmåga, utan handikapp ställer relativt låga krav på tillgänglighet och aktivitetsyta. Medan aktivitet för rullstolsbundna ställer högre, och andra, krav på tillgänglighet och aktivitetsyta. Med tanke på detta behöver det i Sport truck området finnas olika typer av platser, såväl som goda kommunikationer till platserna.

Det är också viktigt att välja en plats som tillåter mötesplatser på väg till och från aktiviteter. Det vill säga korsande vägar/stigar, centrala punkter i området eller täta bostadskvarter. Denna form av sträckor underlättar för följeslag till aktiviteter, i synnerhet uppskattat vid mörker. Med tanke på eventuellt obehag vid mörker är det väsentligt att välja plats som är belyst samt belysta vägar och stigar som leder till området.

När en plats är vald för en aktivitet är det avgörande att god ton hålls med närområdet. Detta för att ökad rörelse och ljudnivå kan vara ett störningsmoment för de som bor och verkar i området. Hushållen i närområdet, bör likt övriga boende i området, vara inbjudna till aktiviteten. Det bör även finnas information tillgänglig i tryckt form alternativt elektronisk form för de som vill ha mer information kring projektet och kommunikationskanaler för synpunkter.

### 6.3.2 Bli bästis med målgruppen



De som organiserar och driver en Sport truck måste vara måna om att mervärde skapas för alla som deltar, samt vara medvetna om att alla människor har olika förutsättningar. De måste därför vara

angelägna om att lära känna målgruppen, vilket även skapar samhörighet. Samhörighet och motivation måste eftersträvas, vilket i sin tur ökar chansen att de finner ett genuint intresse för fysisk aktivitet och fortsätter som deltagare hos en Sport truck, eller att de tar sitt intresse vidare till en idrottsförening. För att bringa motivation hos deltagarna är det viktigt att de blir uppmuntrade för sitt deltagande samt att de känner tillfredsställelse av sin insats.

Det är viktigt att deltagare ges en chans att hitta en förebild. Genom bra ledaregenskaper och inflytande kan ledare och övriga berörda bli förebilder för deltagare. Om förebilder finns kan ytterligare motivation och goda sociala effekter frambringas.

Med hänsyn till att människors olika förutsättningar till rörelse och varierande intresse, skicklighet och motivation bör arrangerade aktiviteter vara avgränsade och nischade till olika målgrupper. Detta för att erbjuda en vidd av aktiviteter vid olika tillfällen. Om det endast anordnas generella och öppna aktiviteter finns det en risk att potentiella deltagare utesluts på grund av ovan nämnda egenskaper. Det är exempelvis viktigt att arrangera aktiviteter som tillåter deltagande av personer med handikapp, personer utan erfarenhet, såväl som aktiviteter för endast pojkar respektive flickor samt små och stora grupper.

### 6.3.3 Var tillgiven och öppensinnad



Det är viktigt att organisationen bakom en Sport truck kommunicerar och fattar beslut tillsammans med de organ i kommunen som ansvarar för offentliga platser och fysisk aktivitet. Både för underhåll av platser, men

även för marknadsföring och trendanalyser. Genom god dialog med kommun och övriga aktörer kan samarbeten och underlag skapas för ett stort deltagande. Det kan även bidra till att verksamheten utökas och att omfattningen av aktiviteter maximeras. Det är även viktigt att dialog förs med ansvariga aktörer för att optimera Sport truckens effekter på folhälsan.

Genom att tillämpa ett öppensinnat synsätt kan samarbeten skapas med föreningsidrott, skolor, fritidsgårdar, etc. Detta kan bidra till att målgruppen kontinuerligt ägnar sig åt fysisk aktivitet och i det långa loppet till bättre folkhälsa. Det är av värde att organisationen bakom Sport truck engagerar sig i idrottspolitikerna samt i stadsplaneringsprocesser för att skapa framförhållning och underlag för kommande säsonger och trender. Även att medvetandegöra stadsplanering och politik om projektet Sport truck som pågår samt dess nytta för samhället.

#### 6.3.4 Satsa högt



Det är viktigt att organisationen bakom en Sport truck är engagerad och värdesätter sitt ledarskap högt, detta för att skapa maximal kvalitet. Det är primärt att utrustning och material som finns till förfogande håller hög

kvalitet, samt repareras och byts ut vid slitage. För att skapa god integration och samhörighet bör ledarna uppmuntra inslag och idéer från deltagarna.

Det är viktigt att aktiviteter, utrustning, plats och organisationens storlek anpassas efter det underlag som finns i det aktuella området. Är området litet och potentiella deltagare få är det motiverat att arrangera aktiviteter som gör det möjligt för människor med olika förutsättningar att delta. Det är dock även motiverat att arrangera nischade aktiviteter för att locka deltagare från andra områden. Sport truck-organisationen bör vara beredd på att deltagande och uppskattning för projektet kan öka, likväl som sjunka.

Ett Sport truck initiativ kan göras som ett pilotprojekt över sommaren, alternativt över vintern. Men det är också fullt möjligt att driva ett stadigvarande Sport truck initiativ som välkomnar nya deltagare över tid. På så sätt kan en Sport truck fungera som språngbräda till föreningsidrotten samt som stadigvarande destination för fysisk aktivitet.

För att Sport truck organisationen och engagemang av deltagare och volontärer ska fungera optimalt är det primärt att de som driver organisationen tror på konceptet. De behöver även vara motiverade att satsa högt, utveckla och anpassa konceptet efter samtiden och framtiden.

## 7. DISKUSSION

### 7.1 Avslutande diskussion

Med anledning av att höga sjukdomstal och dödstal kan kopplas till fysisk inaktivitet, finns det anledning att diskutera huruvida möjlighet till fysisk aktivitet bör hanteras i stadsplanering och politik. Faskunger (2011) menar att samtliga instanser och personer som arbetar med fysisk aktivitet på något sätt måste förstå stadsplaneringen och dess olika processer. Idrottsförvaltningen (Sjöblom, 2015) vill uppmuntra långsiktighet och anpassning efter dagens samhälle, samt förespråka breddidrott, det vill säga olika typer av idrotter, idrottare och nivåer. 'Drive-in', 'Move-it' och Sport truck kan beskrivas som initiativ för breddidrott.

Efter erfarenhet av konceptutvecklingsarbetet bakom Sport trucken kan en tendens att föreningsidrotten är förlegad skymtas. Dels på grund av att höga krav på skicklighet och intention ställs i låg ålder, vilket i kombination med högre press i skolan blir en stressande situation för ungdomar där många väljer att fokusera på antingen eller, men även för att terminsavgifter och inköp av utrustning inte är en självklarhet för alla familjer. Om färre människor är aktiva inom föreningsidrott finns det ett givet behov att erbjuda möjlighet till aktivitet på andra sätt, likt Sport truck eller Drive-in idrott. Som litteraturstudien skildrar har det skett stora förändringar i städers uppbyggnad under de senaste 100 åren (Björk et al, 2012; Boverket, 2010; Echenique et al, 2012), vilket påverkar flöden och vardagssituationer för de boende. Med tanke på att städer förtätas och ska inrymma många intressen och faciliteter finns det anledning att förespråka mobila verksamheter för fysisk aktivitet av olika slag.

Städer har sedan urminnes tider byggts efter de behov som finns och den industriella och elektroniska utveckling som råder, vilket den bilanpassade staden är ett exempel på (Björk et al 2012, Echenique et al 2012). Eftersom städerna idag förtätas pågår det konkurrens om byggbar mark. Idrottsförvaltningen menar att det är brist på idrottsanläggningar och att samarbete måste ske med stadsplaneringen för att tillse behovet av anläggningar (Sjöblom, 2015). Stockholms läns landsting (2009) vill sträva efter en tät stad med många värden och intressen, bland annat centrala platser för olika typer av aktiviteter.

Faskunger (2011) menar att spontanidrott är en reaktion på avsaknad av anläggningar i närområdet, detta talar för Sport truck aktiviteter i närhet av bostadsområden. Likt 'den mobila kulturskolan' i Angered (P4 Göteborg, 2016) blir det möjligt för fler människor att engagera sig tack vare minskade avstånd och ökad tillgänglighet. En lansering av Sport truck skulle även minska trycket på byggande av platser för breddidrott. Denna typ av diskussion och målsättning kan kopplas till strategin "*Var tillgiven och öppensinnad*". Det är tydligt i litteraturstudien samt i omvärldsbevakningen att det finns en marknad och ett behov för mobila verksamheter i dagens samhälle. Genom att öka verksamheters mobilitet är det möjligt att nå en större andel av målgruppen, se bokbussen och den mobila kulturskolan som exempel. Mobilitet kan även minska behov och tryck för exploatering av permanenta anläggningar och verksamheter. Brist på idrottsanläggningar som idrottsförvaltningen i Stockholm uttrycker (Sjöblom, 2015), och konkurrens om byggbar mark (Olmårs, 2007) kan dämpas genom ökning av mobila verksamheter.

Sport truck konceptet är framtaget med metoden design thinking, det har alltså varit fokus på användaren, målgruppen, och dess behov. Design thinking metoden (Berry et al, 2015; Plattner, 2015) kan liknas med tactical urbanism (Lydon & Garcia, 2015) i dess strävan efter att skapa mervärde för den reella användaren och moderna situationen. Likväl menar Allmendinger (2009) att kommunikativ stadsplanering och medborgarinvolvering är att föredra för att optimera stadsplanering och dess resultat. Mattson och Hagander (2011) menar att det är i planprocessens samråd som dialog mellan befolkningen och kommunens planeringsorgan är möjlig. Enligt uppsatsens litteraturstudie och empiri går det att motivera ett ökat medborgarinflytande och en stadsplanering som bygger på verktyg liknande tactical urbanism eller design thinking. Metoder som fokuserar på användaren och mervärde för platser bör prioriteras i stadsplaneringen. Detta för att låta människor vara med att påverka och skapa, likt vision "*Vision 2040 – Ett Stockholm för alla*" (Stockholms stad, 2015) eftersträvar. Förhållningssättet är även viktigt för att tillåta en effektiv etablering av möjligheter till fysisk aktivitet, format efter dagens städer och människorna som lever där.

Enligt förstudien tenderar ungdomar att sluta idrotta på grund av skolstress och jakt på höga betyg. Detta skapar en negativ cirkel eftersom det är tydligt att rörelse och motion har god inverkan på stress (Lund, 2014; Agudelo et al, 2014). Lund (2014) och Agudelo (2014) beskriver studieresultat som visar på att en människokropp som är i god fysisk form har högre förmåga att hantera stress och obehag, såväl som depression och värk. Både i förebyggande syfte samt som åtgärd (Lund, 2014; Agudelo et al, 2014). Detta talar för satsning och åtgärder för ökad fysisk aktivitet görs i ung ålder. De projekt som tas upp i omvärldsbevakningen fokuserar på åldern 6-21 år, likväl fokuserar det ursprungliga Sport truck konceptet på liknande åldersspann. Dock visade det sig i uppsatsens empiri att även personer utanför denna ålder var intresserade av en Sport truck. Användningsområde för strategierna som författas i denna uppsats ökar eftersom de är tillämpbara för alla åldrar.

Tre av de fyra initiativen som tas upp i omvärldsbevakningen uppfattas som tillfälliga. 'Drive-in' och 'Move-it' strävar efter att ge barn och ungdomar motivation och nyfikenhet på olika aktiviteter och idrotter, för att de sedan ska fortsätta i föreningsidrotten (Nordmark, 2011; Alssane, u.å.). Projektet 'Alla på snö' riktar sig endast till fjärdeklassare vilket gör projektet högst tillfälligt för deltagarna (Jernberg, 2016). Dessa tre initiativ strävar alla efter att glädje för aktivitet ska väckas, så att deltagarna fortsätter i andra former. För dessa projekt uppmuntras volontärer och ideellt stöd (Alssane, u.å.; Nordmark, 2011; Jernberg, 2016). Sådant engagemang tyder på att initiativet upplevs som viktigt, på ett samhälleligt och personligt plan. Det kan exempelvis vara volontärer som vill engagera sig för att träffa människor och för att dela en gemenskap, samt volontärer som engagerar sig på grund av att de tycker att fysisk aktivitet och dess effekter är en viktig samhällsfråga. Faktumet att projekten är tillfälliga tyder på att det är en positiv ingång till föreningsidrott. Det fjärde initiativet som presenteras i omvärldsbevakningen upplevs inte tillfälligt på samma sätt som de övriga tre initiativen. Intentionerna bakom den 'mobila kulturskolan' (P4 Göteborg, 2016) korresponderar väl med intentionerna bakom Sport trucken (Berry et al, 2016). De båda initiativen strävar efter att aktivera fler ungdomar genom att med en lätt lastbil ta sig till platser där målgruppen finns.

Många av de totalt 27 respondenterna kommenterade motivation till fysisk aktivitet. De menade bland annat att aktivitet i närområdet vore fördelaktigt, dels på grund av kort transportsträcka, men också för att skjutsning, dyr kollektivtrafik och vistelse i mörker skulle minska. Detta går i linje med Grahns (1986) samt Gehls (2010) teorier om att aktiviteter ska vara i människors närområde för att bli av. Även Austin (1994) stödjer detta och menar att mobilitet kan öka tillgänglighet och valbarhet. Alltså kan närvaro av en Sport truck öka lusten, motivationen, att delta i fysisk aktivitet. Med detta som motivation är strategi "*Optimera läge och tillgänglighet*" legitim för området Hagsätra-Rågsved.

Mårtensson (2005) samt Kylin (2005) menar att platser som uppmuntrar till rörelse bör vara varierande samt uppmuntra nyfikenhet och nya upptäckter. Till viss del är detta möjligt med Sport truck aktiviteter med tanke på att människor får, likt spontanintervjuerna antyder, chans att använda och upptäcka offentliga platser i området. Dock kommer platser att utforskas och upptäckas efter hand och inte längre vara spännande. Vikten för optimering av samhällseffekter i att hitta en plats som är optimal för specifika aktiviteter och målgrupper, vilket beskrivs i strategi "*Optimera läge och tillgänglighet*".

Lenninger och Olsson (2005) samt Malm (et al, 2006) menar att offentliga platser i staden med fördel ska erbjuda flera användningsområden. Alltså bör ett torg exempelvis fungera för torghandel och skateboardåkning. Detta gör att platsen utnyttjas större del av dagen av varierande typer av människor, vilket inbringar trygghet och närvaro större delen av dygnet. Med anledning av detta bör det i strategin "*Optimera läge och tillgänglighet*" ingå en sådan aspekt. Dock saknas det eftersom aspekten inte togs upp i omvärldsbevakning eller av någon respondent.

De strategier för optimering av positiva samhällseffekter och minimering av negativa samhällseffekter som tagits fram med stöd av gjord SWOT-analys är delvis baserade på information om studieområdet Hagsätra-Rågsved. Detta gör att strategierna är anpassade efter de behov, underlag och förutsättningar som finns i Hagsätra-Rågsved. Alltså finns det anledning att tro att strategierna fungerar bäst för orter som har liknande karaktärsdrag som Hagsätra-

Rågsved. Karaktäristiskt för området är en hög andel socio-ekonomiskt svaga personer, stor arbetslöshet och oro för rån, hög andel flerfamiljshus vilket ger brist på privata utomhusmiljöer samt begränsad tillgänglighet till anläggningar för specifika idrotter. Strategin *"Satsa högt"* beskriver att anpassning till områdets förutsättningar måste göras, vilket gör de övriga tre strategierna anpassningsbara till olika typer av områden.

Hagsätra-Rågsved är enligt statistik (Stockholms stad, 2014) ett område där många oroar sig för rån och överfall. Den här otryggheten förmodas kunna bli reducerad vid en lansering av Sport truck i området. Detta bekräftar Jacobs (1992) teori att trygghet skapas med hög närvaro, samt exemplet med Lesters mobila försäljning (Jones, 1988) i ett tidigare mycket otryggt område. Gällande otrygghet pekar forskning (Faskunger, 2011), såväl som uppsatsens omvärldsbevakning och intervjuer på att främst flickor känner sig otrygga när det är mörkt. Dock finns det underlag som talar för att denna barriär går att övervinna, exempelvis genom sällskap till olika platser (Nordmark, 2011). Den här rädslan kan alltså ses som en utmaning i närtid, i stället för ett hot för verksamheten. Hänsyn till detta har tagits i strategin *"Optimera läge och tillgänglighet"*.

Personer med låg socioekonomisk status har pekats ut som en fokusgrupp för satsning på fysisk aktivitet av Idrottsförvaltningen (2015). Detta är legitimt i förebyggande syfte mot tidigare nämnda åkommor. I synnerhet för att 'Fysisk aktivitet på Recept' har visat sig ge goda effekter på välmåendet och är ett billigt alternativ till medicin (Lund, 2014). Härtill hör samhällskostnader kopplade till inaktivitet, läkarbesök, behandling och medicinering vid sjukdomar och åkommor, som skulle kunna undvikits genom fysisk aktivitet (Levine et al, 1994). Folkhälsa i stort och de fokusgrupper som pekas ut av idrottsförvaltningen och i politiska program är motiv för länstäckande åtgärder. Därav är strategin *"Var tillgiven och öppensinnad"* viktig. I strategin framgår att dialog med ansvariga organ, såsom idrottsförvaltningen och idrottspolitiken, bör ske för att optimera Sport truckens effekter på folkhälsan.

Med tanke på att Sport trucken gör det möjligt för människor att engagera sig i organisationen på olika sätt kan det skapas tillfällen för arbete och sysselsättning för flyktingar och arbetslösa. Detta bör med fördel ske i dialog med aktuell kommun och myndighet.

Enligt strategin *"Bli bästis med målgruppen"* och *"Satsa högt"* beskrivs det bland annat att aktiviteter ska anpassas efter deltagarna, att de ska ges inflytande och att ledarna ska sträva efter att lära känna målgruppen. Detta går i linje med Faskunger (2016) som menar att det är inflytande och engagemang från deltagarna som skapar samhörighet. Stensmo (1997) menar att rörelse föregås av motivation, det är därför i synnerhet viktigt att enligt strategi *"Bli bästis med målgruppen"* skapa motivation för den specifika målgruppen genom att lära känna deltagarnas behov. Detta förhållningssätt korresponderar med metoden design thinking (Berry et al, 2015; Plattner, 2015) som utgår från användarens behov.

Faskunger (2011) presenterar statistik som visar att endast 10 % av 15 åringarna i Sverige ägnar sig åt mer än 60 minuter rörelse om dagen, alltså att 90 % av 15 åringar ägnar sig åt mindre än 60 minuter aktivitet per dag. Figur 5 sammanfattar samtliga 25 respondenter vid de spontanintervjuer som gjorts. Denna figur visar samma tendens. Majoriteten av respondenterna i åldern 14-16 år uppskattar sig själv som inaktiva, snarare än aktiva. Om alla respondenter inom målgruppen räknas anser 7 av 16 att de är aktiva, vilket motsvarar 44 %. Denna räkning görs enkelt genom att dela den lodräta axeln på mitten. Någon kvantitativ mätning av aktiv tid per dag eller liknande har inte gjorts inom ramarna för denna uppsats, figur 5 är således inte av vetenskapligt korrekt avseende statistik. En hypotes är att fördelningen mellan aktiva och inaktiva målgruppsrespondenter beror på att inaktiva personer inte spenderar lika mycket tid utomhus, och därför ej nåtts genom spontanintervju. Med anledning av detta är strategin *"Bli bästis med målgruppen"* viktig. Genom att lära känna målgruppen och bygga upp en relation och gemenskap är det möjligt för ledaren att förkovra sig i information om varför deltagarnas vänner och familjer är inaktiva och/eller omotiverade. På så vis är det möjligt att vid kommande aktiviteter försöka uppnå motivation och deltagande även från dem.

Förutom de direkta samhällseffekter som kan urskiljas erhålls även synergieffekter som långsiktigt kan bli mätbara. Dessa synergieffekter är starkt knutna till vinster av fysisk aktivitet; ökad inlärningsförmåga, koncentration, sänkta stressnivåer, förfinad motorik och minskad risk för fetma, diabetes, depression, smärta och hjärt- och kärlsjukdomar (Faskunger, 2011; Lund; 2014; Riksidrottsförbundet, 2009). Faskunger (2011) såväl som Riksidrottsförbundet (2009) menar att dessa positiva effekter kan förstärkas genom en kombination av fysisk aktivitet och utevistelse, vilket är en stor vinst för folkhälsan och således för den sociala miljön. Härtill kan samhällsekonomiska vinster göras, Riksidrottsförbundet (Faskunger, 2011) uppger att de flesta personer som söker vård för smärta i rörelseorganen hade kunnat förebyggas med fysisk aktivitet. Om så var fallet hade mycket pengar sparats inom sektorn för hälsa- och sjukvård.

Genom de fyra strategier som presenterats är det möjligt att genom lansering av en Sport truck bidra till ökad känsla av gemenskap, ansvar för närområdet, ökad fysisk aktivitet och folkhälsa samt integration och möten mellan människor. Även tryggare områden och en betydelsefull fritidssysselsättning för människor. Att skapa en god livsmiljö är ett komplext arbete och kräver samarbete mellan många aktörer och gemensamma målsättningar såväl som integrerade processer. Strategierna *"Optimera läge och tillgänglighet"*, *"Bli bästis med målgruppen"*, *"Var tillgiven och öppensinnad"* samt *"Satsa högt"* sammanfattar många av de behov och insikter som behöver tas i beaktande när livsmiljöer formas. Därför skulle dessa strategier kunna vara användbara även för andra samhällsutmaningar.

## 7.2 Metodkritik

Studiens resultat är högst beroende av använda metoder. Metoderna har valts baserat på förstudiens karaktär och komplexitet. De metoder som används är av kvalitativ typ, ej kvantitativ. Detta gör att studiens resultat mer eller mindre är format av personligt och privat tyckande och tänkande. De personliga åsikterna kommer i detta fall från respondenterna, det vill säga Johan Faskunger, Anna Öhman samt de personer som spontanintervjuats på olika platser i studieområdet Hagsätra-Rågsved. Med tanke på

att Faskunger och Öhman har professionell erfarenhet och distans mellan privata och professionella angelägenheter minskar risken för personliga åsikter. Däremot är det material som inhämtades vid spontanintervjuerna privat och personligt, dock var det syftet med spontanintervjuerna.

Med tanke på att gjorda intervjuer är begränsat finns det en risk att värdefull information och aspekter inte belysts. Det finns även en viss risk att de spontanintervjuerna inte ger en rättvis bild då intervjuerna är gjorda under en begränsad period på två veckor under sommartid. Troligtvis är många potentiella användare och informanter bortresta eller inte nåbara av annan anledning. Det finns även en risk att informanterna väljer att svara på ett sätt som låter bra inför intervjuaren snarare än vad de egentligen tycker. Respondenternas inställning är troligtvis beroende av väderlek vid intervjuerna. Bra väder gör det lättare för respondenterna att föreställa sig utomhusaktiviteterna som en Sport truck för möjligt. Medan dåligt väder, såsom kyla och regn, gör det svårt för respondenterna att föreställa sig aktiviteterna.

Med tanke på att spontanintervjuerna inte gjordes kvantitativt är det svårt att ange statistiska värden och andelar för olika åsikter. Den kvalitativa intervjumetoden som används tillåter respondenterna att berätta det de själv vill och tänker på. Detta gör att samtliga respondenter lyfter olika saker beroende på intresse och erfarenhet.

Flertalet positiva, såväl som negativa samhällseffekter, för den sociala och fysiska miljön kunde identifieras tack vare de totalt 27 intervjuerna. Bakgrundsinformation om Stockholm samt Hagsätra-Rågsved, såväl som omvärldsbevakningen var också till användning. Resultatet visar dock att det är tyngdpunkt på positiva samhällseffekter, det vill säga de möjligheter som lokaliserades i analysen.

Omvärldsanalysen samt litteraturstudien skildrar inte allt material som finns under de sökord som används, utan endast en del. Detta påverkar materialet och således även uppsatsens helhet och resultat. Det finns inga anvisningar i metodbeskrivningen om hur många fall som skulle tas upp i omvärldsbevakningen, utan det blev tre fall beroende av den tid och material som fanns tillgängligt.

De olika fallen valdes för att de skiljs åt i fokus och karaktärsdrag. Att de tre fallen skildras med positiva ord är en svaghet i uppsatsens syfte och mål, eftersom negativa samhällseffekter är ett av de perspektiv som söks. Fallen har dock en tendens att beskrivas i positiv anda när de beskrivs av entreprenörerna och organisationerna och förespråkare för de olika fallen. Negativ kritik upplevdes svårare att finna, en hypotes är att initiativen är för färska och ej utvärderade på offentlig nivå.

SWOT-analys som metod ska enligt originalmetoden beskriva möjligheter och hot, samt styrkor och svagheter. De senare två beskrivs inte i denna uppsats, detta upplevs inte som ett problem. Analysmetoden är specifik och avgränsad i sin form vilket upplevs som en styrka med tanke på att analysen i uppsatsen syftar till att ta fram underlag till författande av strategier.

### 7.3 Slutsatser

Här presenteras uppsatsens slutsats, det vill säga svar på de inledande frågeställningarna:

- *Vilka positiva samt negativa samhällseffekter kan en Sport truck ge på den sociala, respektive fysiska miljön?*
- *Vilka strategier bör tillämpas vid lansering av en Sport truck för att minimera negativa samhällseffekter och maximera positiva samhällseffekter?*

För att tydligt presentera de samhällseffekter för den sociala, respektive fysiska miljön sammanfattas de olika effekterna i punktform. Positiva samhällseffekter som identifierats presenteras med "+". Negativa samhällseffekter som identifierats presenteras med "-".

De positiva respektive negativa **samhällseffekter för den sociala miljön** som kan identifieras i gjord analys är:

- + Ökad integration och möten människor emellan.
- + Ökad motivation till rörelse.
- + Ökat antal aktiva människor samt förhöjd folkhälsa.
- + Ökad samhörighet och känsla för ansvar.
- + Ökad anställningsbarhet och ledarskapsförmågor i samhället.

- + Förhöjd kunskap kring rörelse och motion.
- + Stegrande deltagande i föreningsidrott.
- + Tryggare bostadsområden.
- Konflikt med idrottsföreningar samt med boende i närheten av aktivitetsplatser.
- Ej jämställt – könsfördelning, fysiska förutsättningar.

De positiva respektive negativa **samhällseffekter för den fysiska miljön** som kan identifieras i gjord analys är:

- + Ökad användning av offentliga platser, samt ökad livlighet i området.
- + Minskad miljöbelastning.
- + Bättre skötsel och underhåll av offentliga platser.
- + Tryggare bostadsområden.
- + Platser tillgänglighet samt potential till användning identifieras.
- Störning och buller från aktiviteter.
- Förslitning av offentliga platser.
- Nedskräpning av offentliga platser.

De strategier som bör tillämpas vid lansering av en Sport truck för att minimera negativa samhällseffekter och maximera positiva samhällseffekter bör i högsta grad baseras på de effekter som har identifierats. Genom tolkning och analys av de möjligheter och hot som identifierades i fallstudien sammanfattades fyra strategier. Dessa strategier delar målet att optimera positiva samhällseffekter och minimera negativa samhällseffekter.

De fyra strategier som har presenterats karaktäriseras av flertalet värden och prioriteringar som bör tas i beaktande vid lansering av en Sport truck. De fyra strategierna "Optimera läge och tillgänglighet", "Bli bästis med målgruppen", "Var tillgiven och öppensinnad" samt "Satsa högt" behandlar såväl sociala och fysiska aspekter som drift och organisation. Att döma av de samhällseffekter som identifierats måste de strategier som tillämpas uppmuntra integration, tillgänglighet, förståelse för deltagaren samt en engagerad organisation. Förutom detta måste strategierna sträva efter ett ökat antal aktiva människor, användning av befintliga platser, återanvändning av utrustning samt anpassning efter deltagare och aktivitet.



## 7.4 Framtida forskning

När denna studie gjordes upptäckte jag att forskning kring mobila verksamheter och innovativa engagemang för att öka folkhälsa och fysisk aktivitet är begränsad. Resultatet av denna studie visar, så väl som förstudien från år 2015, att innovativa engagemang och mobila verksamheter kan ha god inverkan på människor och folkhälsa. Det vore därför gynnsamt med vidare forskning och studier kring mobilitet och fysisk aktivitet, gärna i kombination med varandra.

Likväl vore det intressant om fullskaliga studier; installationer och testmiljöer, gjordes för att undersöka användningspotentialen för mobila verksamheter i parker och på torg. *Hur bör offentliga platser formges för att vara attraktiva för torgändamål såväl som för mobila aktiviteter och verksamheter?*

Vidare skulle det vara intressant med en studie av hur mobila verksamheter kan påverka och forma den urbana staden. Det är av stor vikt att studera användningspotential och utvecklingsmöjligheter för offentliga platser. I synnerhet för att det urbana livet ställer höga krav på livsmiljön. En sådan studie skulle även kunna användas som ett underlag vid den stadsförtätning som görs i många städer. *Hur påverkas stadsförtätning och konkurrens om ledig exploaterbar mark, om en permanent ökning av mobila verksamheter görs?*

Med fördel bör det även göras forskning kring potentiella långsiktiga samhällseffekter där flertalet aspekter studeras. Vid förtätning av städer och en allt mer stillasittande och sjukdomsdrabbad befolkning är det högst lämplig att studera samtiden från olika perspektiv. *Hur påverkas människan och platsers dignitet av tillfälliga arrangemang, likt pop-up aktiviteter och mobila verksamheter?*

## 8. REFERENSER

### 8.1 Tryckta och elektroniska källor

Alssane, R. (utan årtal). *Move It – Ungas organisering*, Individuell Människohjälp

<https://manniskohjalp.se/stockholm/move-it-foreningsintroduktion-och-motesplats> (Hämtad 2016-04-13)

Austin, R. (1994). "An honest living: Street vendors, municipal regulation, and the black public sphere" i *Yale law journal*, Vol. 103(8), s. 2119-2131

Agudelo, L. Z. Femenía, T. Orhan, F., M. Porsmyr-Palmertz, Gojny, M. Martinez-Redondo, V. Correia, J. C. Izadi, M. Bhat, M. Schuppe-Koistinen, I. Pettersson, A. T. Ferreira, D. M.S. Krook, A. Barres, R. J. R. Zierath, J. R. Erhardt, S. Lindskog, M. Ruas, J. L. (2014). "Skeletal Muscle PGC-1α Modulates Kynurenine Metabolism and Mediates Resilience to Stress-Induced Depression" i *Cell*, Vol. 159, s. 33–45; september 25, 2014

Allmendinger, P. (2009). *Planning Theory*, (andra upplagan), Planning, environment, cities, England: Palgrave Macmillan

Backhans, M. Stjernschantz Forsberg, J. Lager, A (red.) (2015). *Folkhälsorapport 2015, folkhälsan i Stockholms län*, ISBN 978-91-87691-26-3, Stockholms läns landsting.

Tillgänglig: [http://dok.slso.sll.se/CES/FHG/Folkhalsorapport/Halsa%20Stockholm/Folkhalsorapport\\_2015.pdf](http://dok.slso.sll.se/CES/FHG/Folkhalsorapport/Halsa%20Stockholm/Folkhalsorapport_2015.pdf)

Batty, M. (2008). "The size, scale and shape of cities" i *Science*, Vol. 319 s. 769-771

Berglund, E. Sjödin, F. (2004).

*Motivation inom ämnet idrott och hälsa – en studie av lärares uppfattningar om motivationens betydelse för ämnet idrott och hälsa*, Umeå Universitet

Berry, M. Edberg, A. Häggman J. Kairis, P., af Kleen, Y. Minas Sachnikas, N. Persson, L. Söderberg, A. (2015). *Stockholm in motion*, Stockholm: Openlab

Björk, C., Nordling, L. & Reppen, L. (2012). *Så byggdes staden*. Stockholm: AB Svensk byggtjänst

Blomdahl, U. Elofsson, S. Åkesson, M. (2012). *Spontanidrott för vilka? En studie av kön och nyttjande av planlagda utomhusytor för spontanidrott under sommarhalvåret*, ISBN: 91 86768 89 1, Stockholms Idrottsförvaltning och Stockholms Universitet.

Boverket. (2000). *Planera med miljömål – en idékatalog*, ISBN 91- 7147-618-0, Karlskrona: Boverket och Naturvårdsverket (SAMS).

Tillgänglig: [http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2000/planera\\_med\\_miljomal\\_en\\_idekatalog.pdf](http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2000/planera_med_miljomal_en_idekatalog.pdf)

Boverket. (2010). *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan*, ISBN pdf 978-91-86559-04-5, Karlskrona: Boverket,

Tillgänglig: <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/planer-som-styrmedel.pdf>

Boverket. (2013). *Planera för rörelse! - en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen*, ISBN pdf: 978-91-7563-027-4, Karlskrona: Boverket

Tillgänglig: [http://www.fot.se/documents/Planera\\_for\\_rorelse.pdf](http://www.fot.se/documents/Planera_for_rorelse.pdf)

- Brottsförebyggande rådet (2016). *Den nationella trygghetsundersökningen (NTU)*  
<https://www.bra.se/bra/brott-och-statistik/statistik/utsatthet-for-brott/ntu.html> (Hämtad 2016-09-11).
- Brottsförebyggande rådet, (2016a). *Fler kvinnor än män är otrygga i sitt bostadsområde på kvällen*  
<https://www.bra.se/bra/nytt-fran-bra/arkiv/press/2016-01-12-fler-kvinnor-an-man-ar-otrygga-i-sitt-bostadsomrade-pa-kvallen.html> (Hämtad 2016-09-11).
- Denscombe, M. (2016). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*, Lund: Studentlitteratur
- Dysthe, O. (2003). *Dialog, samspel och lärande*, Lund: Studentlitteratur
- Echenique, M. H. Hargreaves, A. J. Mitchell, G. Namdeo, A. (2012). "Growing Cities Sustainably" i *Journal of the American planning association*, doi:10.1080/01944363.2012.666731, Vol. 78(2), s. 121- 137.
- Eriksson Barajas, K. Forsberg, C. Wengström, Y. (2013). *Systematiska litteraturstudier i utbildningsvetenskap*, Stockholm: Natur & kultur akademisk
- Faskunger, J. (2008). *Samhällsplanering för ett aktivt liv – fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa*, Östersund: Statens folkhälsoinstitut
- Faskunger, J. (2011). *Spontanidrottsanläggningar och miljöer - En utmaning för samhällsplaneringen*, Sveriges kommuner och landsting, Riksidrottsförbundet
- Finn, D. (2014). "DIY urbanism: implications for cities" i *Journal of urbanism*, Vol. 7(4) s. 381-398
- Folkhälsomyndigheten. (utan årtal). *Vad är fysisk aktivitet?*, Folkhälsomyndigheten  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/inledning/vad-ar-fysisk-aktivitet/> (Hämtad 2016-08-17)
- Folkhälsomyndigheten. (utan årtal a). *Fysisk aktivitet*, Folkhälsomyndigheten  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/amnesomraden/livsvillkor-och-levnadsvanor/folkhalsans-utveckling-malomraden/fysisk-aktivitet/> (Hämtad 2016-09-01).
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*, Washington: Island press
- Grahn, P. (1986). "Grönplanering för människor", i *Stad och land*, nr. 44, Institutionen för landskapsplanering, Alnarp: SLU
- Gummesson, E. (1991). *Qualitative methods in management research*, revised edition, USA: SAGE publications
- Hellekant, J. (2010). *Bokbuss räddar friskolor*, Svenska Dagbladet  
<http://www.svd.se/bokbuss-raddar-friskolor> (Hämtad 2016-07-15).

- Hermansson, J. (2016) *Ny mötesplats ska få fler asylsökande att hitta in i idrotten*, Stockholmsidrotten  
<http://www.stockholmsidrotten.se/Varanyheter/2016/Nymotesplatsskafaflerasylsokandeatthittainiidrotten/> (Hämtad 2016-08-13).
- Jacobs, J. (1992). *The death and life of great American cities*, New York: Vintage
- Jernberg, L. (2016) *Om alla på snö*, Svenska skidförbundet  
<http://www.skidor.com/Grenar/allapasno/OmAllapasno> (Hämtad 2016-08-12).
- Johnsson, P. (2016). *Angered får Sveriges första rullande kulturskola*, SVT Nyheter  
<http://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/angered-far-sveriges-forsta-rullande-kulturskola> (Hämtad 2016-09-08).
- Jones, Y. (1988). "Street peddlers as entrepreneurs: Economic adaption to an urban area" i *Urban anthropology*, Vol. 17(2-3), s 143-170
- Lindskog, M. (2016). *Alla på snö ger skidglädje*, SISU idrottsutbildarna  
<http://www.sisuidrottsutbildarna.se/Distrikt/sisuiuvasterbotten/Arkiv/Nyheter/Allapasnogerskidgladje> (Hämtad 2016-08-12).
- Kelley, D. Kelley, T. (2013). *Creative confidence: unleashing the creative potential within us all*, London: Crown Business
- Kylin, M. (2005). "Många kojor och mycket spring – att planera med barns perspektiv" i *Movium fakta* nr. 3, 2005 s. 5, Movium, Alnarp: SLU
- Lenninger, A. Olsson, T. (2005). *Lek äger rum – planering för barn och ungdomar*, Stockholm: Formas
- Levine, N. Kim, K. Nitz, L. (1994). *Traffic safety and land use: A spatial analysis of Honolulu motor vehicle accidents*. Phoenix: ACSP Conference
- Lund, A. (2014). "Motion mot depression" i *Medicinsk vetenskap* nr. 4, 2014.
- Lydon, M. Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism short-term action for long-term change*, New York: The streets plans collaborative, inc
- Malm, K, Lantz, R, Johansson Ika, M. (2006). *Urban recreation*, Årsta: Dokument Förlag
- Malmö Stad. (utan årtal). *Bokbuss med fitness lockar liten och stor*, Malmö Stad  
<http://malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/2015-05-28-Bokbuss-med-finesser---lockar-liten-och-stor.html> (Hämtad 2016-07-15).
- Mattson, N. Hagander C. (2011). *PBL 2010 en handbok om nya PBL och samhällsbyggande*, Stockholm: AB Svensk byggtjänst

Morales, A. Kettles, G. (2009). "Healthy food out-side: Farmers' markets, taco trucks, and sidewalk fruit vendors" i *The journal of contemporary health law and policy*, Vol. 26, s. 20-48

Mårtensson, F. (2005). "Barn vill vara där det händer saker" i *Movium fakta* nr. 3, 2005 s. 3, Movium, Alnarp: SLU

Naturskyddsföreningen. (2011). *Policy: klimat*. Stockholm: Naturskyddsföreningen.

Norman, E. Frommer, R. Gall, B. Knepper, L. (2011). "Streets of dreams - How cities can create economic opportunity by knocking down perfectionist barriers to street vending",  
i *Institute of justice* 2011

Nordmark, T. (2011). *Drive in – organiserad spontanidrott*, urskola.se

<http://urskola.se/Produkter/162873-UR-Samtiden-Idrott-for-hela-livet-Drive-in-organiserad-spontanidrott> (Hämtad 2016-04-13).

Norrtälje kommun. (utan årtal). *Biblioteksbussen*, Norrtälje kommun

<http://www.norrtalje.se/info/se-och-gora/bibliotek/oppettider-och-kontakt/biblioteksbussen2/> (Hämtad 2016-07-15).

Olmårs, E. (2007). *Förtätningsstudie: de centrala delarna av Karlstad*, Karlstad: Stadsbyggnadsförvaltningen

Persson, U. Ödegaard, K. (2005). *Indirekta kostnader till följd av sjukdomar relaterade till övervikt och fetma*. IHE e-rapport 2005:3, Lund: Institutet för hälso- och sjukvårdsekonomi

Plattner, H. (2015). *Bootcamp bootleg*, Stanford: Institute of design at Stanford

Riksidrottsförbundet. (2009). *Varför idrott och fysisk aktivitet är viktigt för barn och ungdom fakta och argument*, utgåva 7, 2009, Riksidrottsförbundet, artikelnummer: 633 024

Tillgänglig: [http://www.rf.se/globalassets/riksidrottsforbundet/dokument/motionsidrott/idrott\\_viktigt\\_for\\_barn.pdf](http://www.rf.se/globalassets/riksidrottsforbundet/dokument/motionsidrott/idrott_viktigt_for_barn.pdf)

Sjöblom, P. (2015). "Idrott åt alla" i *en förtätad och exploaterad storstad – Breddidrottens anläggningar och intressenter i Stockholms stad 1985-2014*, ISBN 978-91-637-7725-7, Forskningsrapport, Stockholms Idrottsförbund

Tillgänglig: <http://www.rf.se/globalassets/stockholms-idrottsforbund2/dokument/dokumentbank/idrott-at-alla.pdf>

Stensmo, C. (1997). *Ledarskap i klassrummet*, Lund: Studentlitteratur.

Stockholms läns landsting. (2009). *Tätare stockholm, analyser av förtätningspotentialen i den inre storstadsregionens kärnor och tyngdpunkter; Underlag till RUFS 2010 och Stockholms översiktsplan*, ISBN 978-91-85795-33-8, Rapport 8:2009, Regionplanekontoret, Stockholms läns landsting

Stockholm stad. (2014). *Trygghet i Enskede-Årsta-Vantör 2014, Resultat från Stockholms stads trygghetsmätning*, Studie utförd av Sweco Strategy AB

Stockholms stad. (2015). *Vision 2040, Ett Stockholm för alla*, Stockholms stad

Stockholms stad a. (2015). *Nu är vi 900 000 stockholmare*, Stockholms stad

<http://www.stockholm.se/OmStockholm/stockholmare/> (Hämtad 2016-09-03).

Svensson, K. (2015). *Tactical urbanism möblerar om staden*, Hållbar stad  
<http://hallbarstad.se/omvarld-blog/tactical-urbanism-moblerar-om-staden/> (Hämtad 2016-08-11).

Sveriges Kommuner och Landsting. (2007). *Omvärldsbevakning i praktiken*, Sveriges Kommuner och Landsting

P4 Göteborg. (2016). *Unik mobil kulturskola rullar i Angered*, P4 Göteborg  
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=104&artikel=6508775> (Hämtad 2016-09-08).

Weber, D. (2012). *The food truck handbook - start grow and succeed in the mobile food business*, New Jersey: John wiley & Sons, Inc

WHO. (2015). *Physical activity strategy for the WHO European Region 2016–2025*, World health organisation regional office for Europe

Wikipedia. (2015). *Bokbuss*  
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Bokbuss> (Hämtad 2016-07-15)

Yin, R. K. (2007). *Fallstudier: design och genomförande*, Malmö: Liber

## 8.2 Muntliga källor

Faskunger, J. (2016). Intervju, 2016-04-28

Åkesson, M. (2016). Mailkontakt 2016-04-05

Öhman, A. (2016). Telefonintervju, 2016-04-27

## 8.3 Figurer och bilder

Figur 1. Illustration gjord av Persson, L. (2015).

Figur 2. Illustration gjord av Persson, L. (2015).

Figur 3. Illustration gjord av af Kleen och Persson, L. (2015).

Figur 4. Illustration av Persson, L. (2016).

Figur 5. Illustration gjord av Persson, L. (2016).

Karta 1. Erik Frohne, *Location map Sweden Stockholm Country*, Wikimedia Commons, CC BY 3.0 (2012).  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sweden\\_Sweden\\_location\\_map.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sweden_Sweden_location_map.svg) (Hämtad 2016-09-06).

## 9. BILAGOR

### 9.1 Bilaga 1. Intervjuguide bokade möten

#### 9.1.1 Johan Faskunger

Intervjun med Faskunger inleds med att intervjuaren berättar om konceptet Sport truck och uppsatsens mål och syfte.

Frågor:

- Vad är dina spontana tankar?
- Har du erfarenhet av liknande projekt, vilka resultat och effekter har de gett?
- Efter din kunskap, vilka samhällseffekter är möjliga?
- Efter din kunskap och erfarenhet, hur bör formen för en Sport truck vara för att gynna målgruppen?

#### 9.1.2 Anna Öhman

Intervjun med Öhman inleds med att intervjuaren berättar om konceptet Sport truck och uppsatsens mål och syfte.

Frågor:

- Hur har utvecklingen sett ut från början tills idag?
- Hur har finansiering gjorts?
- Hur har aktiviteter valts?
- Hur ser efterfrågan efter er ut?
- Uppskattas lånematerialet av deltagarna?
- Tar ni betalt av deltagare, föreningar etc?
- Hur tas ni emot av målgruppen?
- Kan du identifiera framgångar och svårigheter ni har stött på?



### 9.2 Bilaga 2. Intervjuguide spontanintervjuer

Spontanintervjuerna inleds med att intervjuaren berättar om den studie som utförs och frågar om personen vill bidra med sina åsikter.

- Kort info: Ålder? Kön? Aktiv/Inaktiv?

Intervjuare berättar om konceptet Sport truck samt visar bild på illustrationer.

- Spontana reaktioner?
- Hinder?
- Önskningar och drömmar? ”Om du får bestämma”



Illustrationsbilder som visades vid spontanintervju (af Kleen, 2015).

